ZA TYDZIEŃ ŚWIĘTO LOTNICTWA

23 sierpnia, w 26 rocznicę wejścia do walki z hitlerowskim najeźdźcą pierwszych jednostek ludowego Lotnictwa Polskiego na przyczółku warecko-magnuszewskim, odbędzie się Święto Lotnictwa.

Tegoroczne centralne obchody Święta Lotnictwa, związane z 25 rocznicą zwycięstwa nad faszyzmem i 25-leciem powrotu Ziem Zachodnich i Północnych do Macierzy, odbędą się w Szczecinie. 25-lecie istnienia obchodzą również najstarsze na Ziemiach Zachodnich i Północnych aerokluby — Szczeciński i Wrocławski.

W programie zawodów znajdują się m. in. centralna akademia, wielkie pokazy lotnicze z udziałem lotniatwa wojskowego i cywilnego oraz spotkania lotników z młodzieżą.

SKRZYDLATA POLSKA

NR 33 (997) • 16. VIII. 1970 • ROK XXVI/XL • CENA 2 ZŁ

AKROBACI W HULLAVINGTON (strona 4)

KAPITAN EDWARD MAKULA „Lot – Nowiny"

PIONO-WZLOT (strony 8-9)

Janusz Meissner WIATR W PODESZWACH (strony 12-13)

Międzynarodowy Dworzec Lotniczy na Okęciu stał się jedną z największych atrakcji turystycznych Warszawy. Codziennie przewijają się przezeń setki zwiedzających z całej Polski. Na zdjęciu wyżej — jedna z młodych turystek, na tarasie widokowym portu. Uroczymi gospodyniami na terenie dworca są hostessy, z których jedną, Annę Sokołowską, prezentujemy na zdjęciu z lewej. Po prawej — stewardessy LOT-u, w przerwie od zajęć.

Zdjęcia: Janusz Czerniak, Marian Kobrzyński i Jacek Szewczyk.

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:

Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów:
PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aeroklubY); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BAKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie — 26 zł
Półrocznie — 52 zł
Rocznie — 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 6382 K-97

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

II CMTO

Prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło gratuluje sukcesu jednej z drużyn lotniczych z Zielonej Góry, która zdobyła w nagrodę statuetkę „Ikara".

II CMTO — to skrót II Centralnych Manewrów Techniczno-Obronnych ZHP, jakie odbyły się w lipcu w okolicach Krosna Odrzańskiego, w województwie zielonogórskim. Brało w nich udział ponad 800 harcerzy — dziewcząt i chłopców — przedstawicieli najlepszych drużyn o specjalności obronnej z 19 Chorągwi ZHP.

Drużyny te, to przede wszystkim „Czerwone berety" (na Wybrzeżu także „niebieskie", a na pograniczu — „zielone") rozwijające wśród młodzieży szkół średnich zainteresowania szeroko pojętą obronnością kraju. Harcerze przygotowują się do pełnienia służby w szkolnych oddziałach samoobrony, pogłębiają umiejętności musztry, terenoznawstwa, wyszkolenia strzeleckiego, sygnalizacji, uprawiają dyscypliny sportowe o charakterze obronnym — atletykę terenową, dżudo, spadochroniarstwo, pływanie, narciarstwo. Wszystko to wyrabia u harcerzy sprawność fizyczną, hart, zaradność, zdyscyplinowanie, przygotowuje do pełnienia służby wojskowej.

Z 11 Chorągwi ZHP w manewrach brały także udział harcerskie drużyny lotnicze. Popularyzują one problematykę lotniczą, zajmującą się modelarstwem lotniczym, w miarę możliwości uczestniczą w szkoleniu szybowcowym i spadochronowym. Odbywają się harcerskie turnieje lotnicze pod kryptonimem „Ikar".

Najlepsze wyszkolenie na tegorocznych manewrach zaprezentowały drużyny Chorągwi gospodarzy — Ziemi Lubuskiej, która też zdobyła puchar przechodni wiceministra Obrony Narodowej, Głównego Inspektora Obrony Terytorialnej gen. broni Grzegorza Korczyńskiego. Na drugim miejscu uplasowała się Kielecka Chorągiew ZHP, a na trzecim — Mazowiecka.

Wśród zespołów lotniczych najlepsze okazały się drużyny Chorągwi z Zielonej Góry, które łącznie zdobyły 175,1 pkt., przed drużynami z Kielc — 162,5 pkt. i z Wrocławia — 155 pkt.

Nasz fotoreporter **STANISŁAW JAŚKO** odwiedził II CMTO i prezentuje na tej stronie kilka migawek fotograficznych z manewrów, zwracając szczególną uwagę na harcerskie drużyny lotnicze. **(ko)**

Oryginalny model rakiety z cylindrycznym statecznikiem.

Dziewczęta z Liceum Ekonomicznego w Koszalinie z modelami „Dzieciola".

Powyżej: Generał Władysław Jagiełło wizytuje jeden z obozów harcerskich na manewrach. Z prawej — za chwilę wywołają na start kolejnego zawodnika. Na zdjęciach poniżej: z lewej — na manewrach nie zabrakło oczywiście najnowszej dziedziny modelarstwa — rakietnictwa; z prawej — pierwszy próbny lot z modelem szybowca.

z lotniczego podwórka

HENRYK POŹNIAK ZE STALOWEJ WOLI MISTRZEM JUNIORÓW

W Centrum Szybowcowym APRL w Lesznie Wlkp. zakończyły się 31 lipca I Zawody Szybowcowej Kadry Juniorów. W zawodach startowało 14 pilotów. Rozegrano 6 konkurencji: przelot docelowy 505 km, przelot docelowo-powrotny 104 km, trzykrotnie przelot po trasie trójkąta 104 km oraz przelot po trójkącie 2 × 104 km.

W ogólnej punktacji po sześciu konkurencjach pierwsze miejsce zajął **Henryk Poźniak** (Stalowa Wola) — 5 875 pkt; na drugim uplasował się **Stanisław Zientek** (Bielsko-Biała) — 5 371 pkt, a na trzecim — **Jerzy Cieszyński** (Bydgoszcz) — 4 969 pkt. Czwarte miejsce zajął **Czesław Bednarski** (Częstochowa) — 4 932 pkt, piąte — **Tadeusz Jacnewski** (Częstochowa) — 4 893 pkt, a szóste **Anna Przybyła** (Łódź) — 4 507 pkt.

(j. d.)

SPOTKANIE REPREZENTANTÓW Z HULLAVINGTON W AEROKLUBIE PRL

W siedzibie Aeroklubu PRL odbyło się 3 sierpnia br. spotkanie polskich reprezentantów — uczestników niedawnych mistrzostw świata w Hullavington z prezesem Aeroklubu PRL gen. bryg. **Wł. Jagiełłą** i wiceprezesem płk. **St. Skalskim.** Piloci: **E. Mikołajczyk, St. Kasperek, F. Kawala** i **R. Kasperek** zdali relacje ze swojego występu w mistrzostwach oraz podzielili się wrażeniami z pobytu w W. Brytanii. Wł. Jagiełło pogratulował zawodnikom dobrych wyników uzyskanych w mistrzostwach świata i życzył im dalszych sukcesów sportowych i szkoleniowych.

MEDALE DLA DZIAŁACZY AEROKLUBU KUJAWSKIEGO

Inowrocławski zlot wychowanków Aeroklubu Kujawskiego (18—19 lipca) zgromadził ponad 80 osób. Wziął w nim udział prezes Aeroklubu PRL, gen. bryg. **Władysław Jagiełło**, który w czasie uroczystości spotkania w aeroklubie wręczył czołowym działaczom kujawskiego lotnictwa sportowego medale „50-lecia Polskiego Lotnictwa Sportowego". Otrzymali je: **Jan Filipiak, Jan Grzeszczyk, Remigiusz Jankowski, Stefan Nowosielski, Franciszek Moskal, Zdzisław Przyjemski, Edward Żukowski.** Medal otrzymało także Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Inowrocławiu.

„PRZĄŚNICZKA" JUŻ LATA

30 lipca 1970 r. został oblatany w Łodzi 1-miejscowy samolot amatorski „Prząśniczka" konstrukcji Jarosława Janowskiego. Na zdjęciu: „Prząśniczka" w locie.

Zdjęcie: Z. Szulc

RADOMSCY SPADOCHRONIARZE WITAJĄ RYWALI

W ubiegłym roku, w Elblągu radomianie okazali się najlepsi. Wystawili dwie drużyny, wygrali zespołowo, czterech spośród nich uplasowało się w pierwszej dziesiątce. A jak będzie teraz, w... Radomiu?

Przygotowania do VII Spadochronowych Mistrzostw Polski Juniorów w obsadzie międzynarodowej absorbują dziś uwagę władz miasta, działaczy aeroklubu, licznych sympatyków lotnictwa — współorganizatorów mistrzostw. Radom ma ambicje, aby te ważne zawody, które odbędą się w dniach 16—23 sierpnia br. na lotnisku w Piastowie zakończyły się pełnym sukcesem gospodarzy, organizacyjnym i sportowym.

Ale nie uprzedzajmy faktów. Warto natomiast poświęcić radomianom nieco więcej uwagi ze względu na ich szczególną pozycję wśród spadochronowych osiągnięć juniorów. Wszak chłopcy znad Mlecznej stanowią aktualnie aż czwartą część kadry.

Przed skokiem. Z lewej instruktor Edward Mikołajczyk

Stanisław Dziedzic

Zbigniew Czubiński

Jerzy Żyła

PIĄTKA — NA PIĄTKĘ...

Jerzy Żyła, Zbigniew Czubiński, Mariusz Karpiński, Stanisław Dziedzic i Ryszard Araźny — oto piątka juniorów dysponująca największymi „kontami" w sekcji spadochronowej Aeroklubu Radomskiego. Na wielkość tych „kont" wpłynęła punktacja wyników sportowych osiągniętych w siedmiu ważnych imprezach (z ubiegłorocznymi mistrzostwami włącznie), punktacja wieku, wykształcenia, warunków psychicznych. Bez przesady rzec można, iż spisuje się ta piątka na piątkę.

21-letni **Żyła** skacze od 1965 r. (ok. 500 skoków). Zawodnik ambitny, odważny, podejmujący szybko decyzje. Taktyk. Wywalczył dobre miejsce już na wielu imprezach. W ubiegłorocznym plebiscycie „Życia Radomskiego" na dziesięciu najlepszych sportowców Radomia zajął III miejsce, przysparzając sławy i sobie i dyscyplinie przecież znacznie mniej popularnej niż piłka czy boks.

Jego rówieśnik, **Dziedzic**, posiada podobny staż i około 400 skoków. Zaczęło się zwyczajnie: namówił kolega — **J. Skrok**, obecnie student wrocławskiej WSWF. Dziedzic może dziś poszczycić się m. in. I miejscem na mistrzostwach Polski w konkurencji celnościowej i V — w ogólnej. Również postanowił studiować na WSWF.

Czubiński (też 5 lat stażu, ponad 300 skoków) ukochał spadochrony, bo... „takich emocji nie zastąpi żaden ring czy boisko". Ten 20-letni technik, pracownik laboratorium w „Radoskórze", szukając emocji dla siebie, zdobywa dobre lokaty dla siebie i sekcji. Wprawdzie w Elblągu w ogólnej punktacji przypadła mu nieszczęsna „13", lecz już na Zalewie Zegrzyńskim w konkurencji spadochronowej (z pływaniem gorzej...) nie oddał nikomu pierwszego miejsca.

Karpiński i Araźny nie ustępują swym kolegom zamiłowaniami i ambicjami. Kilka pomyślnych dla nich zawodów ligowych i regionalnych zapowiada dobrą przyszłość. Obyśmy — jak niegdyś w przypadku Żyły — wywróżyli trafnie!

PROSTA RECEPTA

Przedstawiając kadrowiczów, nie sposób pominąć ich wychowawcy i trenera. Instruktor **Edward Mikołajczyk** jest młody (34 lata), lecz doświadczony. W sierpniu br. obchodzi 15-lecie pracy w zawodzie instruktora spadochronowego. Sekcję radomską prowadzi od 11 lat, a więc bez mała od początku jej istnienia.

Trzeba dodać, że jest to sekcja w Aeroklubie Radomskim największa (wraz z filią w Dęblinie, kierowaną przez Stefana Czerwonkę liczy 62 zawodników) i najaktywniejsza. 45 skoczków posiada licencję. Są wśród nich ledwo co „wypierzeni" — np. 18-letni uczeń LO, **Jerzy Dąbrowski,** który w ub. roku rozpoczął szkolenie i w tym samym roku uzyskał licencję, są także rekordziści — np. **Stanisław Larek** (prawie 2 tys. skoków) i wspomniany opiekun dęblinian, **Stefan Czerwonka** (najwięcej w kraju, bo ponad 3 tys. skoków). To tworzy odpowiednią atmosferę, mobilizuje i zobowiązuje innych. A jaki „sposób na laury" może podać instruktor?

— Moja recepta — mówi E. Mikołajczyk — jest prosta. Trzeba rozpoczynać szkolenie z jak najmłodszymi, pracować z nimi systematycznie, być surowym sędzią ale i wyrozumiałym ojcem. A przede wszystkim — pracować DUŻO. W okresie do 1965 r. sekcja wykonywała rocznie 200—300 skoków. Obecnie — ponad 2 000, czyli kilkakrotnie więcej, przeliczając na jednego zawodnika. Zaawansowani trenują cały rok. Latem — 4 razy w tygodniu na lotnisku, a po sezonie — w sali gimnastycznej, na pływalni itp. Najbardziej aktywni poświęcają na trening tygodniowo blisko 20 godzin...

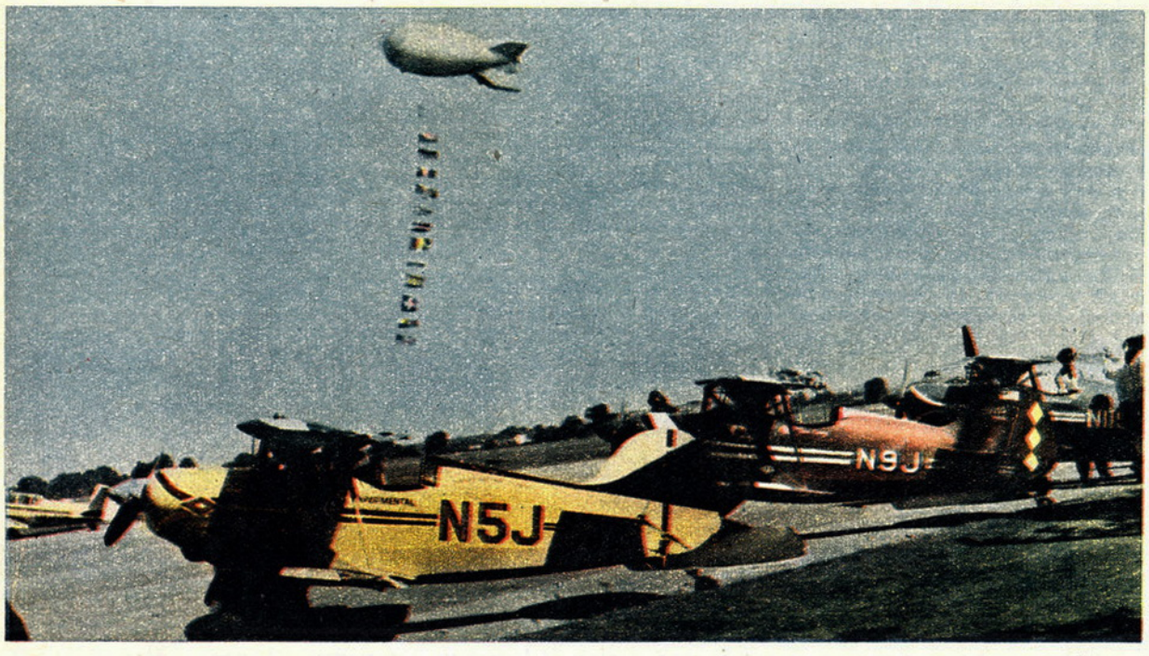
Radomscy organizatorzy starają się, by uczestnicy VII Spadochronowych Mistrzostw Juniorów poczuli się w ich mieście jak w domu. Ale młodzi miejscowi skoczkowie, którzy serdecznie, po sportowemu witają swoich rywali, uprzedzają ich równocześnie lojalnie, że tanio swej czołowej pozycji w kraju nie oddadzą.

Tekst i zdjęcia:
ZBIGNIEW RAMOTOWSKI

Jerzy Dąbrowski

Polski Zlin 526 F nad kanałem La Manche, w drodze na VI Samolotowe Mistrzostwa Świata w Akrobacji.

AKROBACI W HULLAVINGTON



Na starcie mistrzostw świata w Hullavington. Na pierwszym planie samoloty amerykańskie Pitts Special. W głębi z lewej — polski Zlin 526 F. Zdjęcia: Z. Dudzik i St. Kasperek

W okresie od 13 do 26 lipca br. rozegrane zostały w Hullavington (Wielka Brytania) VI Samolotowe Mistrzostwa Świata w Akrobacji. W mistrzostwach startowali również, na samolotach Zlin-526 F, reprezentanci Polski: Ryszard Kasperek, Stanisław Kasperek, Felicjan Kawala, Edmund Mikołajczyk i Helmut Staś. W skład ekipy wchodzili ponadto: płk pil. Stanisław Skalski – kierownik, Zdzisław Plezia – sędzia, Zdzisław Dudzik – trener oraz Kazimierz Dyrla i Józef Sypko – mechanicy.

Tuż po przylocie do kraju poprosiliśmy Zdzisława Plezię, członka międzynarodowej komisji sędziowskiej mistrzostw, a zarazem szefa Działu Szkolenia Aeroklubu PRL, o krótką relację z przebiegu imprezy.

W Hullavington zjawili się wszyscy, którzy mają cokolwiek do powiedzenia w akrobacji samolotowej na świecie. Wśród 50 pilotów z 11 krajów znalazło się po pięciu reprezentantów Anglii, ZSRR, NRD, USA, Francji, Szwajcarii i Polski, po czterech – z CSRS, Hiszpanii i NRF oraz trzech z Węgier. O tytuł mistrzowski wśród kobiet walczyło 5 reprezentantek ZSRR, 3 z NRD i 1 z USA.

W Anglii, w przeciwieństwie do mistrzostw z lat poprzednich, właściwie wszyscy zawodnicy wykazali się solidnym przygotowaniem i zaprezentowali poziom godny mistrzostw świata. Widać było, że dwa lata, jakie upłynęły od mistrzostw w Magdeburgu, wypełnili systematycznym treningiem. Niestety, nie dotyczy to reprezentantów Polski, którzy, jak już pisano na łamach „Skrzydlatej", przygotowywać się mogli zaledwie przez 2 miesiące poprzedzające mistrzostwa.

Pierwszą konkurencją mistrzostw, rozgrywaną jak inne na wysokości od 1000 do 100 m, stanowiła bardzo dobrze opracowana wiązanka obowiązkowa znana, składająca się z 19 figur. Doskonałą akrobację pokazało wielu pilotów, a różnice punktowe były niewielkie. Zwyciężył późniejszy mistrz świata, I. Jegorow (ZSRR), przed Amerykaninem R. Herendeenem i Szwajcarem A. Wagnerem. Niezależnie od kunsztu, jaki zaprezentowali, dodać trzeba, że startowali oni na najlepszych samolotach tegorocznych mistrzostw świata. Pierwszy latał na Jaku 18 PS, drugi na Pitts Specialu, trzeci na Akrostarze MK II.

Polacy polecieli na miarę swoich możliwości i zajęli miejsca: 18, 27, 28, 29 i 35, z tym iż najlepszy był E. Mikołajczyk. Naszym reprezentantom pewne trudności nastręczała górna partia wiązanki, w której trzeba było wykonywać figury w pionie – dał tu o sobie znać m. in. brak odpowiedniego nadmiaru mocy w samolotach Zlin 526 F.

Wśród kobiet, które wykonywały te same konkurencje co mężczyźni, zwyciężyła M. Gaffeney (USA) przed S. Sawickają (ZSRR).

Drugą konkurencją była wiązanka obowiązkowa nieznana, dostarczona zawodnikom 24 godz. przed startem. Wiązanka składała się z 17 figur i złożona była z figur zaproponowanych przez ekipy narodowe (każdy zespół proponował jedną, dobrze mu znaną, a trudną dla przeciwników figurę, resztę uzupełniło międzynarodowe jury). W sumie powstał ciekawy układ, możliwy przy tym do wykonania przez większość zawodników.

Wygrał ponownie I. Jegorow (ZSRR) przed R. Herendeenem i C. Hillardem (obaj USA). Z Polaków najlepszy był i tym razem E. Mikołajczyk, który zajął 19 miejsce. A oto lokaty pozostałych naszych pilotów: 23, 25, 35, 46.

Najlepsze wśród kobiet – Z. Lizunowa przed S. Sawickają (obie ZSRR).

Trzecią konkurencją była wiązanka dowolna półfinałowa, opracowana przez pilota i odtrenowana w kraju. Zgodnie z bardzo słusznym postanowieniem regulaminu, wiązanka mogła zawierać najwięcej 30 figur, a ich współczynnik trudności nie mógł przekraczać 700. Konkurencja była prawdziwym popisem czołowych pilotów dysponujących najlepszymi samolotami. Polacy zaprezentowali ambitne wiązanki, składające się z 26-28 figur. Pomimo znacznej poprawy w stosunku do poprzednich konkurencji, wyszły jednak jeszcze raz na jaw zbyt krótki trening i ograniczone możliwości samolotu (brakowało wysokości w końcowej fazie wykonywania wiązanki).

Zwyciężył po raz trzeci z kolei reprezentant ZSRR I. Jegorow, przed swoim „cieniem", R. Herendeenem (USA). Trzeci był również Amerykanin J. Soucy. Polacy zajęli miejsca: 18, 25, 26, 33 i 36, z tym iż najwyżej sklasyfikowany został St. Kasperek. Najlepszy układ dowolny wśród kobiet zaprezentowały S. Sawickaja i Z. Lizunowa (obie ZSRR).

Panie zdołały jeszcze rozegrać czwartą konkurencję, wiązankę dowolną finałową, w której zwyciężyła L. Lizunowa (ZSRR), przed M. Schosser (NRD). Niestety, nie udało się to mężczyznom i za ostateczną przyjęto klasyfikację po rozegraniu trzech pierwszych konkurencji. Wielka szkoda, ponieważ w 25-osobowym finale znalazło się aż 4 Polaków. Po 4 pilotów do finału wprowadziły jeszcze tylko USA, ZSRR i NRD. Ponadto w finale znaleźli się piloci: 3 z CSRS, 2 z Francji i po 1 z Anglii, Hiszpanii, Szwajcarii i NRF. Mielibyśmy więc pewne 5 miejsce drużynowo (liczyła się suma punktów trzech najlepszych pilotów) i możliwość walki o czwartą lokatę. A tak zajęliśmy 6 miejsce, ustępując zespołom USA, ZSRR, CSRS, NRD i Szwajcarii, która do finału wprowadziła tylko 1 pilota.

Indywidualnie realną szansę na 12-14 lokatę miał Stanisław Kasperek, który bardzo dobrze spisał się w niedokończonej wiązance finałowej (odkręciło ją 12 z 25 pilotów, w tym 3 Polaków, E. Mikołajczyk, St. Kasperek i R. Kasperek).

Ostatecznie na podium zwycięzców stanęli: I. Jegorow (ZSRR), R. Herendeen i C. Hillard (obaj USA), a wśród kobiet: S. Sawickaja, Z. Lizunowa (obie ZSRR) oraz Amerykanka M. Gaffeney. Najlepszy z Polaków, E. Mikołajczyk, zajął 16 miejsce (dokładne wyniki podaliśmy w poprzednim numerze).

W czołowej dziesiątce wśród mężczyzn znalazło się czterech pilotów USA (miejsca 2, 3, 6 i 7), po dwóch z ZSRR (1, 9) i CSRS (8, 10) oraz po jednym reprezentancie Szwajcarii (4) i Wielkiej Brytanii (5). A oto samoloty reprezentowane w tejże dziesiątce: Jak-18 PS (2 pilotów), Pitts Special (3), Zlin 526 AF (2), Akromaster (1), Akrostar Mk. II (1), Zlin 526 F (1).

W sumie mistrzostwa stały na bardzo wysokim, nie spotykanym dotychczas poziomie i wykazały dalszy rozwój tej dyscypliny.

Jak należy ocenić występ Polaków w Hullavington? Był to start niewątpliwie pożyteczny i potrzebny. Tylko bowiem ci, którzy startują w mocnej konkurencji, mogą liczyć na doświadczenie i sukcesy. Pomimo braku dostatecznej ilości treningu nawiązaliśmy walkę z czołówką, a zakwalifikowanie się aż 4 naszych pilotów do finału należy w tej sytuacji uznać za niemały sukces. Występem w Hullavington zaznaczyliśmy wyraźnie nasz kontakt z akrobacją samolotową na świecie, a to się także liczy, szczególnie wśród... sędziów. Forma, jaką zaprezentowali w Anglii nasi piloci, jest zasługą m. in. trenera, Z. Dudzika, który potrafił w niezwykle krótkim czasie przygotować zawodników do tak trudnego występu.

Z Hullavington przywieźliśmy wiele spostrzeżeń natury sportowej i organizacyjnej, które przydadzą się nam z pewnością w dalszej pracy. Pragniemy bowiem, aby tę piękną dziedzinę sportu lotniczego uprawiali oprócz garstki mistrzów również liczni przedstawiciele najmłodszego pokolenia naszych pilotów.

Osobną sprawą są samoloty mistrzostw świata. Do najlepszych należały radzieckie 300-konne Jaki-18 PM i PS. Szczególny podziw budziła ostatnia wersja tego samolotu, Jak 18 PS. Czołówkę stanowiły również amerykańskie Pitts Special (180 KM) i Akromaster (200 KM) oraz szwajcarsko-zachodnioniemiecki Akrostar MK II (220 KM). Najliczniej reprezentowane były jednak Zliny, których używali piloci aż ośmiu ekip. Na najnowszej wersji, Zlinach 526 AF, latali jednak wyłącznie reprezentanci CSRS.

Jeśli już jesteśmy przy samolotach, to należy podkreślić wielką ofiarność i pracowitość naszych mechaników, K. Dyrli i J. Sypki. Dzięki nim stan techniczny polskich Zlinów 526 F nie budził żadnych zastrzeżeń.

Natomiast dzięki doskonałej znajomości angielskich realiów przez kierownika ekipy, płka pil. St. Skalskiego, nie mieliśmy żadnych problemów natury organizacyjnej.

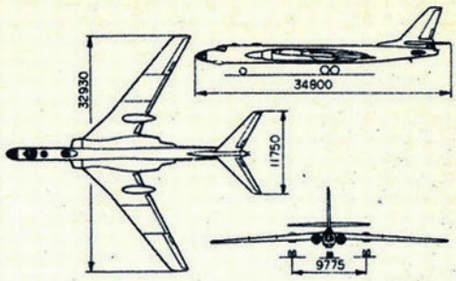
W ogóle jednak wydaje się, że cała ekipa polska wyróżniała się postawą, zdyscyplinowaniem, ubiorem i pozostawiła jak najmilsze wrażenia w Anglii, w tym wśród miejscowej Polonii.

Notował: HEK

DZIEŃ LOTNICTWA RADZIECKIEGO 1970

18 sierpnia, to tradycyjny Dzień Lotnictwa Radzieckiego, obchodzony bardzo uroczyście w ZSRR. Przekazując wszystkim lotnikom radzieckim najlepsze życzenia z okazji tegorocznego Ich święta, zamieszczamy kilka wybranych informacji, zaczerpniętych z bogatego codziennego życia lotnictwa ZSRR.

SAMOLOT BOMBOWY TU-16



Czasopismo „Krylia Rodiny" podało po raz pierwszy rysunek i oficjalne dane techniczne radzieckiego odrzutowego samolotu bombowego Tu-16. Był to pierwszy radziecki bombowiec odrzutowy dalekiego zasięgu z płatem skośnym, produkowany seryjnie.

Samolot powstał w biurze konstruktorskim prof. Andreja Tupolewa. Dwa silniki turboodrzutowe AM-3M o ciągu 8 750 kp każdy zapewniały samolotowi Tu-16 prędkość do 1 000 km/h. Silniki były zabudowane u nasady skrzydeł przy kadłubie. Powierzchnia płata wynosiła 164,65 m², skos — 35°.

Z ładunkiem bomb 3 000 kg samolot miał zasięg 5 760 km. Uzbrojenie pokładowe stanowiło 7 działek kalibru 23 mm.

Samolot Tu-16 należał do najnowocześniejszych bombowców świata w początkach lat pięćdziesiątych.

Następnie Tu-16 przeszedł pewne zmiany konstrukcyjne i służył jako latająca wyrzutnia pocisków rakietowych klasy powietrze — ziemia. Mógł niszczyć cele naziemne spoza zasięgu działania obrony przeciwlotniczej przeciwnika. Samolot bombowy Tu-16 był wzorem dla pierwszego radzieckiego pasażerskiego samolotu odrzutowego Tu-104.

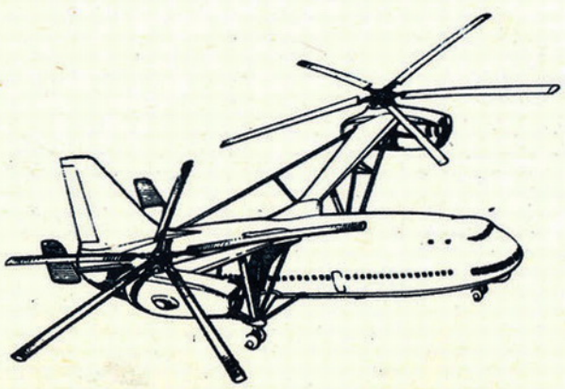
RODZINA ANTONOWOW

Dwa zdjęcia pokazują twórcę znanych AN-ów, Generalnego Konstruktora dr. inż. Olega Antonowa i jego bogaty dorobek konstruktorski, z ogromnym AN-22. Wśród modeli — najmłodszy z rodu Antonowów.

A więc zdjęcia dosłownie i w przenośni pokazują rodzinę Antonowów.

REKORDOWA „CZAJKA"

Turbośmigłowa amfibia „Czajka" ustanowiła międzynarodowy rekord prędkości. Załoga w składzie: Anatol Zacharow (pilot), Anatol Smirnow (drugi pilot), Nikołaj Moskalenko (nawigator) i Jewgienij Mohak (radiooperator) uzyskała z ładunkiem kontrolnym 1095,15 kg prędkość 536 km/h na obwodzie zamkniętym długości 1 000 km. Rekordowy lot odbył się na wysokości 4 000 m. „Czajka" jest amfibią dwusilnikową.



ŚMIGŁOWIEC OLBRZYM

Radziecki śmigłowiec turbinowy W-12 ustanowił w 1969 r. 7 oficjalnych rekordów międzynarodowych. M. in. podniósł ładunek kontrolny 40 204,5 kg na wysokość 2 255 m. Śmigłowiec-olbrzym posiada 4 silniki turbinowe D-25 o mocy 6 500 KM każdy, konstrukcji inż. Sołowiowa, umieszczone parami w gondolach pod wirnikami nośnymi. Jest to obecnie największy śmigłowiec świata.

SZYBOWCOWY WESTERN

TADEUSZ REJNIAK (3) Korespondencja własna z USA

POLSKI DZIEŃ

Poniedziałek — 22 czerwca: pierwszy dzień mistrzostw, pierwsza konkurencja. Jedziemy na lotnisko w zrozumiałym podekscytowaniu, zwłaszcza że pogoda daleka od wzorcowej teksaskiej. Niebo nie wygląda ciekawie — są górne zachmurzenia, dolne też budzą się niepokojąco wcześnie, w ciągu dnia będzie niechybnie „kitowato". Co w tej sytuacji zarządzi organizator? Może w ogóle zrezygnuje z latania?

Przygotowujemy szybowce i śpieszymy na briefing. A na briefingu zaskoczenie dla wszystkich: przelot odległościowy w wyznaczonym rejonie! Tak brzmi oficjalna nazwa, w zawodniczym żargonie: konkurencja amerykańska lub skakanie kota. Poruszenie wśród zawodników jest wyraźne. To przecież ta konkurencja, którą po raz pierwszy włączono do programu mistrzostw świata i to przy licznych obiekcjach międzynarodowej komisji szybowcowej, gdy zatwierdzała regulamin. Uważano — chyba nie bez racji — że konkurencja ta uprzywilejowuje pilotów miejscowych, znających doskonale swój teren i warunki. A teraz ód tej próby mają się rozpocząć mistrzostwa i do tego w takiej pogodzie. Bo meteorolog nie ukrywa, że wznoszenia będą słabe, do 2 m/s, że w rejonie lotów występują dwie, a miejscami trzy warstwy zachmurzenia, no i że trzeba się liczyć z wczesnymi burzami na trasie. Wystarczy — aż nadto szczęścia.

Józek Dankowski z zawodnikami studiują mapę, naradzają się jak rozstawić wozy transportowe dla najkorzystniejszej współpracy na trasie, no i jaką przyjąć taktykę rozegrania konkurencji. W tych niezdecydowanych, a właściwie zdecydowanie słabych warunkach taktyka może być tylko jedna: jak najdłużej utrzymać się w powietrzu i przeć ile się da do przodu. Z rozwagą, z trzeźwą oceną sytuacji, ale konsekwentnie, z uporem — żeby nie powiedzieć z brawurą, nieodzowną w pewnych momentach lotu. Bagatela, łatwo się to dzisiaj pisze, dopasowując w zasadzie tylko właściwe słowa do znanego już koncertu umiejętności, jakie nasi piloci zademonstrowali w powietrzu. Ale wtedy, przed startem, nie zazdrościłem im zadania — było trudne co się zowie.

Klasa otwarta startowała jako pierwsza, Edek więc najwcześniej z naszych znalazł się w powietrzu. Podaje przez radio wstępne informacje, że podstawa 600, wznoszenia jeden do dwóch. Około 20 minut maca warunki w rejonie lotniska. Na minutę przed startem Janka pyta go, czy z klasy otwartej może ktoś lądował. Janek odpowiada: nie, wszyscy odchodzą lewą stroną trasy, tam gdzie więcej słońca. Edek też już jest na odejściu — nie ma na co czekać, zwłaszcza, że w słabych noszeniach i przy niskim pułapie trudno utrzymać się nad lotniskiem, a południowo-wschodni wiatr spycha na razie korzystnie, w kierunku zamierzonego pierwszego odcinka trasy — na Sierra Blanca.

Określenia geograficzne niewiele Czytelnikowi oczywiście mówią bez możności spojrzenia na mapę. Pewną orientację ogólną daje więc zamieszczony schemat wszystkich tras, jakie w różnych konfiguracjach organizator mistrzostw miał do wykorzystania. Dla omawianego przelotu odległościowego wyznaczony rejon zamykał się punktami: Marfa (lotnisko) — Sierra Blanca — Ardoin — Carlsbad — Jal — Odessa — Big Lake — Marfa. Po tych punktach zwrotnych zawodnik mógł skakać dowolnie, jak kot — stąd nazwa konkurencji — bacząc jedynie, by nie wracać po tej samej trasie, bo wtedy odcinek przelotu nie był mu zaliczany.

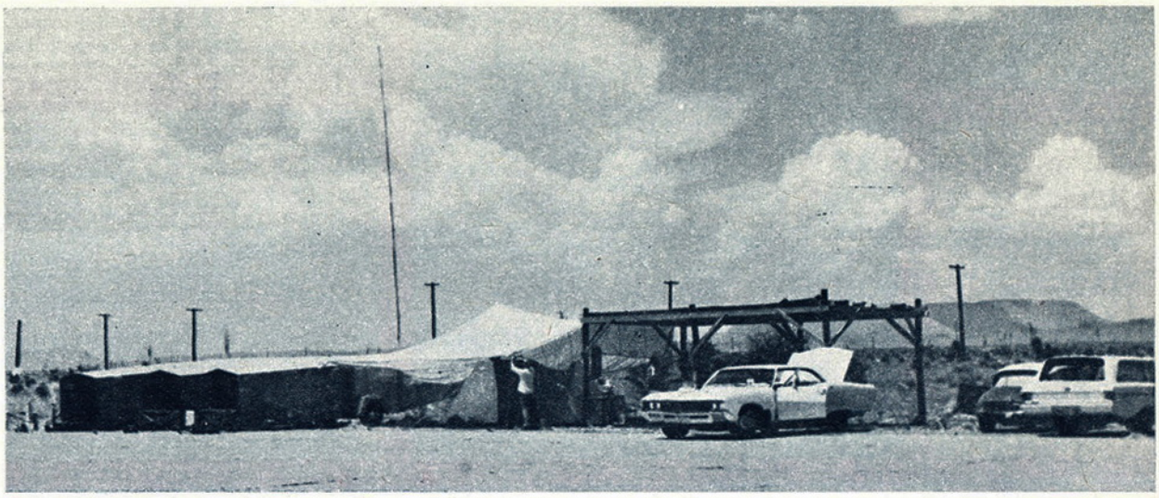
Mniej więcej w pół godziny po Edku wystartował Janek, a w 8 minut po nim Franek. Tak jak w tym dniu wszyscy zawodnicy i oni również rozpoczęli przelot w kierunku Sierra Blanca. Na szczęście rozpoczęli, ale w porę zrezygnowali z osiągnięcia tego punktu. Bo dla tych nieszczęsnych, zwłaszcza z klasy otwartej, którzy nazbyt uporczywie i trochę z klapkami na oczach dążyli do obranego jeszcze przed startem celu, punkt zwrotny Sierra Blanca stał się metą przelotu. Wielu obsiadło tamtejsze przygodne lądowiska swoimi szybowcami.

Nasi piloci mieli jednak oczy szeroko otwarte. To „nasi" dotyczy w tym przypadku przede wszystkim Edka, który lecąc w grupie klasy otwartej dotarł wraz z innymi w pobliże Sierra Blanca. Oceniwszy, iż pchanie się tam na siłę grozi zakończeniem lotu, wycofał się z trudem pod wiatr nad Van Horn. Janek z Frankiem, uprzedzeni o sytuacji, zboczyli z zamierzonej trasy już wcześniej i tak wszyscy trzej spotkali się nad Van Horn. Stąd, współpracując radiowo, polecieli mniej więcej zespołem do Ardoin i — klucząc wśród tysiąca czyhających pułapek — dalej na Carlsbad, Marfę...

Ale tutaj wkraczam już w relację szczegółową z przelotu, a tej ani mogę, ani chcę się podjąć. Nazbyt ciekawy, nazbyt pasjonujący był to lot, aby spłycać jego opis relacją z drugiej ręki. To musi opowiedzieć sam zawodnik, jeden z tych trzech zwycięzców dnia, którzy gubiąc po drodze kolejnych konkurentów, przeskakiwali zagradzające im trasę loty góry o kilkadziesiąt metrów nad szczytami, lub też doczołgiwali się do kolejnych wznoszeń, krążąc na 150 metrach... poniżej poziomu lotniska. Redakcji głowa w tym, żeby taką relację dla Skrzydlatej zdobyć. Nawiasem: została już zamówiona u Edwarda Makuli.

Osobiście spróbuję odmalować jedynie atmosferę tej konkurencji, jej niepowtarzalny nastrój, tak jak go odczuwali pozostali w odwodzie na lotnisku szefowie ekip. Jako jeden z nich wartowałem początkowo przy radiostacji, wraz z jedynaczką ekipy — panią Milą Ruśkiewicz. Wszyscy pozostali członkowie zespołu wyruszyli rzecz jasna tuż po starcie, albo i przed, w umówione rejony tras. Mój nasłuch radiowy nie mógł trwać długo, zważywszy że maszty antenowe pojechały z wozami i zostałem tylko z antenką bagnetową. Ponieważ pułap całego lotu był równie niski jak podstawa chmur, więc łączność z zawodnikami rwała się na czterdziestym, pięćdziesiątym kilometrze trasy. Od tej chwili pozostawało już tylko czuwanie przy telefonie, w oczekiwaniu na ewentualny meldunek o lądowaniu lub pytanie której z załóg naziemnych dokąd ma jechać, gdyby straciła łączność radiową z pilotem.

Start do konkurencji odbył się pomiędzy 12.00 a 13.00, zatem gdzieś do 19.00 nie spodziewałem się telefonu, a raczej nie chciałem się spodziewać. Wierzyłem, że nasi piloci nie pospadają przedwcześnie. Kiedy jednak na oficjalnej mapie zaczęły się mnożyć małe chorągiewki, znaczące miejsca lądowań poszczególnych zawodników, kiedy na lotnisko zaczęły coraz liczniej przyjeżdżać wozy transportowe z szybowcami pilotów, którzy konkurencję mieli już za sobą, mój pozorny spokój zaczął coraz bardziej wątleć. Co rusz któryś z szefów ekip wzywany jest do telefonu, większość ma już wiadomości o swoich zawodnikach — ja stale nic. Powtarzające się w miarę upływu czasu coraz częściej pytania w rodzaju: co z twoimi, wylądowali? — kwituję uśmiechem i nieco chełpliwym zapewnieniem, że na pewno są jeszcze w powietrzu skoro nie telefonują. Ale coraz mi trudniej o pewną siebie minę. Dzień ma się ku końcowi, gros zawodników i to tych liczących się, bo z amerykańskimi włącznie — jest już na ziemi, jak długo więc można uparcie mieć nadzieję, że nasi jeszcze w powietrzu? Do tego giełda w hangarze przy mapie aż huczy od fantastycznych wieści, budzących najgorsze obawy. Podobno jeden z południowoafrykańskich zawodników lądował na autostradzie i w wyniku zderzenia z pędzącym samochodem jego wspaniały BJ-4 jest w drzazgach, a właściwie w kawałkach blachy, bo to przecież metalowy szybowiec. Podobno Australijczyk siadał też na szosie i zapłacił 100 dolarów kary za zakłócenie ruchu drogowego. Podobno dotychczasowy mistrz świata, Harro Wödl, siedzi wraz ze swą ekipą naziemną w areszcie, bo srogi szeryf za lądowanie na szosie żąda wysokiej kary, której Austriacy nie chcą czy nie mogą zapłacić. Trudno mi wprost uwierzyć tym wieściom, traktuję je jako plotki, ale z bardzo już niespokojnym sercem jadę pod nasz namiot, żeby jeszcze raz spróbować wołania przez radio. Może ktoś z naszych jest blisko, może jakiś wóz transportowy usłyszy. W



Na lotnisku organizator mistrzostw postawił kilka prowizorycznych daszków dających cień. Baza polskiej ekipy była w pobliżu jednego z nich. Widoczny na zdjęciu spadochron rozpięto nad namiotem tylko raz — najbliższa burza przekonała ekipę o bezcelowości tego wysiłku.

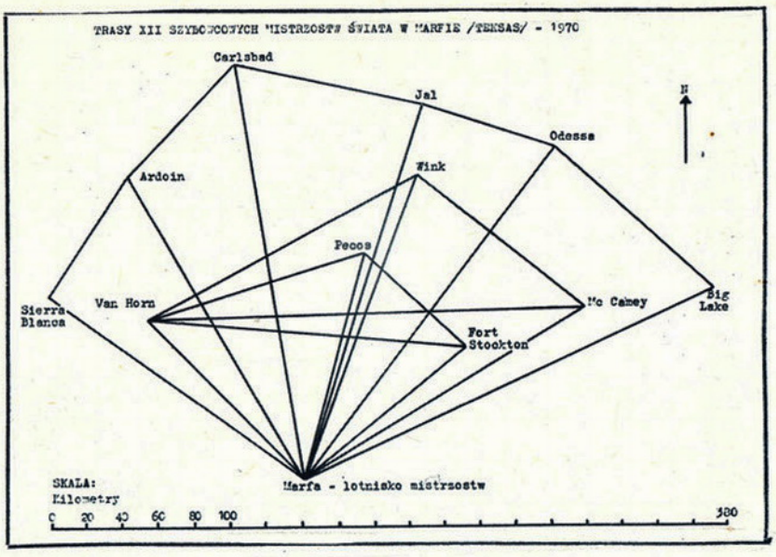
eterze panuje jednak niezmącona cisza, za to Mila Ruśkiewicz, też mocno podenerwowana, raczy mnie informacją, która nie pozwala już traktować jako plotek poprzednio zasłyszanych wiadomości. Rozmawiała przed chwilą z jednym z członków ekipy południowoafrykańskiej: w istocie Patrick Beatty wylądował na drodze i nadjeżdżający samochód strzaskał skrzydło jego BJ-4, sam wpadając do rowu. Duże nieprzyjemności, a dla zawodnika koniec mistrzostw w pierwszej konkurencji.

Nie można usiedzieć na miejscu — jedziemy ponownie do hangaru. Od naszych nadal żadnego znaku, ale otrzymuję o nich wiadomość pośrednią: Luis Urbancić, argentyński pilot jugosłowiańskiego pochodzenia, który dopiero co wrócił z trasy, mówi mi z przejęciem, że dłuższy czas leciał razem z Wróblewskim i Kępką. Doszli do pasma gór, które trzeba było pokonać. Jemu zabrakło na to wysokości i musiał siadać u podnóża, Janek z Frankiem natomiast wykręcili się jakimś cudem i przeskoczyli łańcuch górski tuż nad jego szczytami. Ilustruje rękami, jak się to odbyło — w jego relacji „Cobry" jechały brzuchami po górach.

— Lepe jedrilice, dobre piloty — dodaje z uznaniem w swoim ojczystym języku. Obliczam naprędce: Urbancić ma ponad 300 km przelotu, zatem skoro nasi polecieli dalej, będą mieli niezłe wyniki.

Te krzepiące rozważania przerywa jeden z miejscowych pilotów holujących. Podniecony łapie mnie za ramię i tłumaczy, że tuż przed zmrokiem latał w rejonie Marfy i widział z powietrza lądowanie szybowca. W szarówce • wieczoru nie rozpoznał znaków, ale to była na pewno „Cobra" lub „Urupema". (Brazylijska „Urupema" ma sylwetkę „Foki-3", jest więc z daleka łudząco podobna do „Cobry"). Mój sympatyczny informator na kartce papieru szkicuje orientacyjny planik miejsca lądowania domniemanej „Cobry" — gdzieś na wschód od drogi nr. 17, około 6 mil za Marfą.

Nie tracimy czasu, wsiadamy z Milą do samochodu i gnamy co „Mustang" wyskoczy na wskazane miejsce. Jest już czarna noc. Za Marfą zwalniamy, żeby w światłach reflektorów nie przeoczyć polnej dróżki, która ma podobno odchodzić w prawo od drogi nr 17. Przemierzamy wyrysowany na szkicu odcinek dwukrotnie — ani śladu dróżki. Po obu stronach szosy nieprzerwanie ciągnie się płot, w którym wynajdujemy tylko bramkę. Jest oczywiście zamknięta na kłódkę. Forsuję płot i z latarką szukam bodaj jakiejś ścieżki — nic, same wertepy. Idę kawał, stwierdzając przy okazji, że sandały nie są najlepszym obuwiem na prerię — ostra trawa, jakieś kolce dokuczają stopom. Parokrotnie nawołuję przez radio — cisza, żadnego odzewu. Chyba nasz szkic jest jednak nieścisły. Wracamy do Marfy i z ulicznego telefonu dzwonimy na lotnisko



— wiadomość w słuchawce jest oszołamiająca:

— Polscy piloci razem z załogami naziemnymi są w komplecie na miejscu. Mają najlepsze wyniki dnia.

Powrotna droga na lotnisko wydaje się dłuższa niż przedtem, chociaż nie bardzo przestrzegam obowiązującego tu w nocy ograniczenia prędkości do 65 mil/godz. Po głowie nie wiadomo czemu tłucze mi się refren krajowego szlagieru „Ach, co to był za ślub".

Na lotnisku pierwsze kroki do hangaru. W grupie rozognionych świeżymi wrażeniami zawodników nie ma naszych, ale ich wyniki wypisane już na tablicy: przy trzech najdłuższych przelotach dnia nazwiska trzech Polaków! Jest mi trochę głupio, gdy zbieram spontaniczne gratulacje zebranych pod tablicą. Tych, którym gratulacje naprawdę się należą, zastaję przy kolacji. Wymieniamy powściągliwe uściski dłoni — są ważniejsze od słów.

Jest późno — po jedenastej. Dochodzi północ, gdy zajeżdżamy do Alpine. O spaniu rzecz jasna nie ma na razie mowy. Nazbyt bogaty był ten dzień, nazbyt piękny, żeby można było go raptownie zakończyć. Trzeba z siebie wyrzucić część balastu przeżyć, uspokoić nieco rozedrgane radością myśli. Toteż mimo zmęczenia długo w noc płyną opowieści, mające coś z najczystszej lotniczej poezji. Ileż potwornych kryzysów było po drodze, ile sytuacji na pozór bez wyjścia, ile nałożonych kilometrów obejść w stosunku do efektywnie zaliczonej trasy. Z Van Horn, gdzie się spotkali, lecieli do Ardoin. Stamtąd osiągnęli Carlsbad. Ale z Carlsbadu nie było przejścia w kierunku na Marfę, trzeba było się cofnąć i ogromnym łukiem, wycelowanym mniej więcej na Wink, pójść prosto pod wiatr, daleko na wschodnią stronę trasy do Marfy. Na trasie Pecos znów kolejny, rozległy kryzys i mozolne, zda się wiekami trwające, jeżdżenie na zerkach. Lecz stale do przodu, coraz bliżej celu.

Lądowali wszyscy trzej już o zmroku. Edek najpóźniej, bo o 21. 15, przy czym za lądowisko posłużył mu — jak przystało na szybowcowy western — stadion rodeo obok Marfy, gdzie w dni świąteczne odbywają się popisy cowbojskiego kunsztu. Do lotniska mistrzostw zabrakło mu około 15 km. To chyba jego lądowanie widział ów pilot z powietrza, ale je trochę mylnie umiejscowił. Janek z Frankiem zakończyli swój lot w kilometrowej zaledwie odległości od siebie, o 10 km na południe od Fortu Davis. Do lotniska stamtąd mieli jeszcze tylko niespełna 27 km. Kolosalny sukces pilotów i nie mniejszy ich załóg naziemnych — z wozami transportowymi byli przy swoich podopiecznych w kilka minut po lądowaniu.

Kiedy wreszcie kładziemy się spać, bo nocy nie pozostało już wiele, Józek z sąsiedniego łóżka daje mi pod rozwagę: No, jak myślisz — przydały się chyba leszneńskie treningi w beznadziejnych warunkach pogodowych. Jestem tego samego zdania, więc tylko burczę potwierdzająco na pół już sennie. W głowie kołacze się znów bez sensu śpiewnie „ach, co to był za ślub..." A może z sensem?

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Wyniki I konkurencji — Odległość w wyznaczonym rejonie

Klasa standard

1. J. Wróblewski	Polska	„Cobra-15"	491,0 km	1000 pkt.
2. Fr. Kępka	Polska	„Cobra-15"	490,0 „	998 „
3. T. Johannessen	Norwegia	„S/Cirrus"	448,5 „	913 „
4. C. Greaves	W. Brytania	„S/Libelle"	424,5 „	865 „
5. A. Cameron	Nowa Zelandia	„S/Libelle"	410,5 „	836 „

Klasa otwarta

1. E. Makula	Polska	„Cobra-17"	507,5 km	1000 pkt.
2. R. Hossinger	Argentyna	„Cirrus"	493,5 „	972 „
3. W. Neubert	NRF	„Kestrel"	484,0 „	954 „
4. C. Labar	Francja	AS-W 12	469,0 „	924 „
5. H. Grosse	NRF	AS-W 12	466,5 „	919 „

Po ceremonii otwarcia mistrzostw Mieczysław Wilczak fotografuje ekipę. Niestety błona jego aparatu uległa zniszczeniu w wyniku upałów — jest zdjęcie Wilczaka, nie ma ekipy.

Zdjęcia: J. Becker, A. Kmiotek, B. Koszewski

PIONOWZLOT, to samolot startujący i lądujący pionowo, a więc nie wymagający lotnisk. Pionowzloty, to niewątpliwie samoloty przyszłości. Ale już obecnie istnieje kilka udanych konstrukcji, które znajdują się w próbnej eksploatacji.

Przekrój perspektywiczny pokazuje konstrukcję typowego pionowzlotu odrzutowego naszych dni. W zawisie jest on sterowany dyszami strumieniowymi umieszczonymi na końcach skrzydeł i kadłuba, w locie szybkim – za pomocą normalnych sterów aerodynamicznych.

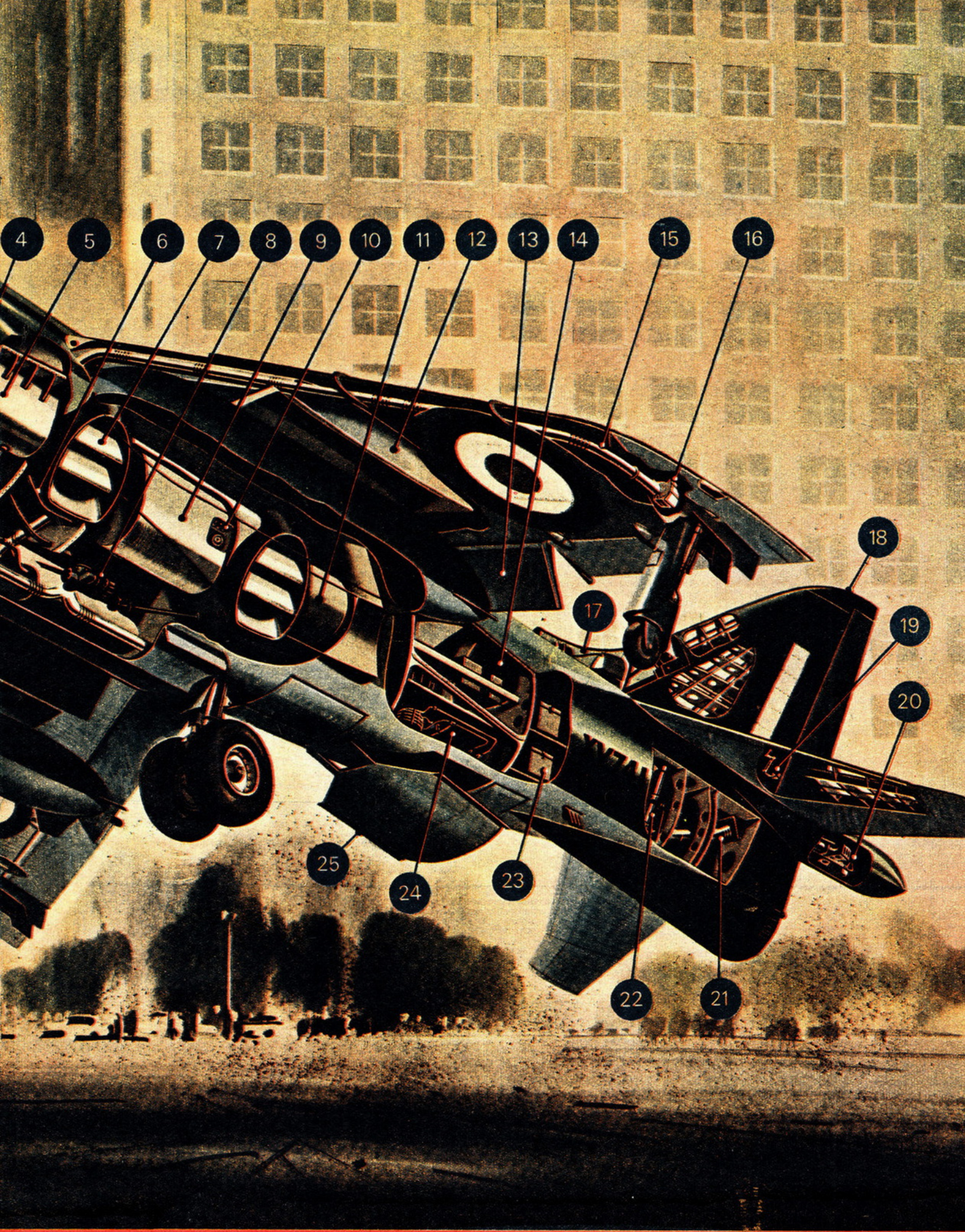
OZNACZENIA

1. Dysza pomiarowa
2. Wyrzucany fotel pilota
3. Dysza do zasilania paliwem w locie
4. Silnik turboodrzutowy
5. Zbiornik paliwa
6. Przewody paliwowe systemu zasilania w locie
7. Sterowane dysze odrzutowe silnika wychylane w dół do lotu pionowego i do tyłu – do lotu poziomego.
8. Sterownik penumatyczny dysz
9. Zbiornik paliwa
10. Wlew naziemnego zasilania paliwem
11. Zbiornik paliwa
12. Zbiornik paliwa
13. Klapa skrzydłowa
14. Aparatura rejestrująca
15. Kanał dyszy strumieniowej
16. Dysza strumieniowa
17. Antena radiowa
18. Antena ultrakrótkofalowa
19. Napęd steru kierunku
20. Dysza strumieniowa
21. Kanał dyszy strumieniowej
22. Napęd steru wysokości
23. Akumulatory elektryczne
24. Tlen
25. Płytowy hamulec aerodynamiczny
26. Zbiornik paliwa
27. Dodatkowy zbiornik paliwa
28. Sprężarka silnika
29. Komora wciąganego podwozia przedniego

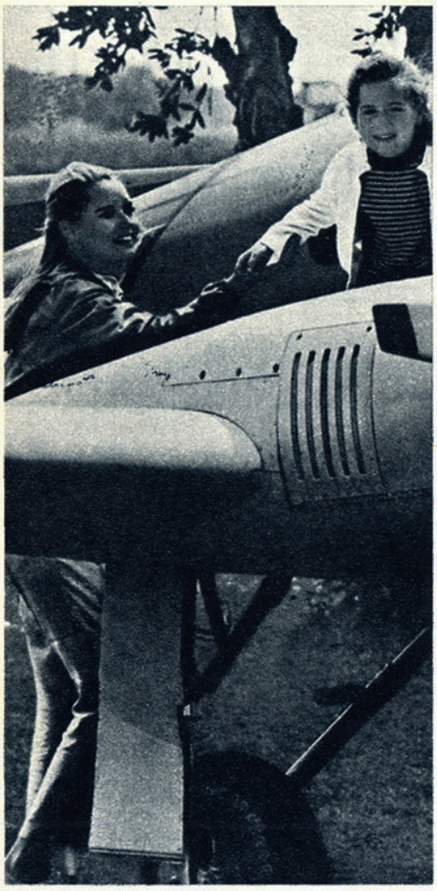
Jednomiejscowy pionowzlot brytyjski HS „Harrier". Rozpiętość — 9,04 m, długość — 13,92 m. Silnik turboodrzutowy BS „Pegasus-101" o ciągu 8 710 kp. Prędkość max. — 1 160 km/h, prędkość min. — 0 km/h. Pułap — 15 240 m, zasięg max. — 3 700 km.

PIO

Rys. „The Illustrated London News"



NOWZLOT



Oto nowoczesna młoda mama: w letnich podróżach po kraju korzysta z samolotu, co — jak widać na zdjęciu — idealnie odpowiada jej dziecku.

Gigantyczny „most powietrzny"

MOSKWA — LIMA — MOSKWA

JEDNYM z największych przedsięwzięć lotniczych ostatniej doby było stworzenie gigantycznego „mostu powietrznego" między Moskwą i Limą, w celu niesienia szybkiej i skutecznej pomocy ofiarom straszliwego trzęsienia ziemi w Peru.

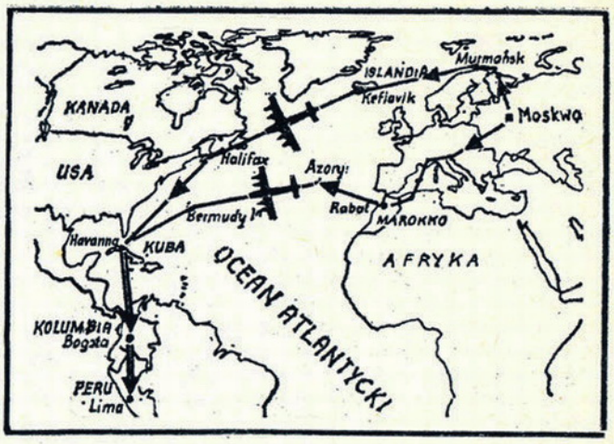
Nieszczęśliwy wypadek, jakiemu uległ jeden z samolotów (An-22 „Anteusz"), nie przerwał „mostu". Dziesiątki radzieckich samolotów typu An-12, An-22 oraz Il-62 w okresie czterech tygodni codziennie startowało z podmoskiewskiego lotniska Szeremietiewo, kierując się — dwiema trasami — do Peru. Na pokładach samolotów znajdowała się żywność, lekarstwa, kompletnie wyposażone szpitale polowe, elektrownie, piekarnie polowe, śmigłowce, domy składane, maszyny do budowy dróg, buldożery, samochody ciężarowe, terenowe „łaziki" i inny sprzęt. Do Peru udały się również grupy radzieckich lekarzy, pielęgniarek, techników budowlanych, kierowców i innych specjalistów, którzy na apel rządu radzieckiego zgłosili się dobrowolnie, aby nieść pomoc mieszkańcom peruwiańskich terenów nawiedzonych żywiołową katastrofą. Polecieli również... alpiniści, aby szybciej przedostać się do powalonych tektonicznymi ruchami skorupy ziemskiej miejscowości, znajdujących się w trudno dostępnych górach.

Samoloty pilotowane były przez najlepszych lotników radzieckich. Odległość z Moskwy do Limy wynosi ponad 15 tysięcy kilometrów. Trzeba mieć wielkie doświadczenie, aby prowadzić na takiej trasie olbrzymie maszyny z ładunkiem wynoszącym często 80 ton.

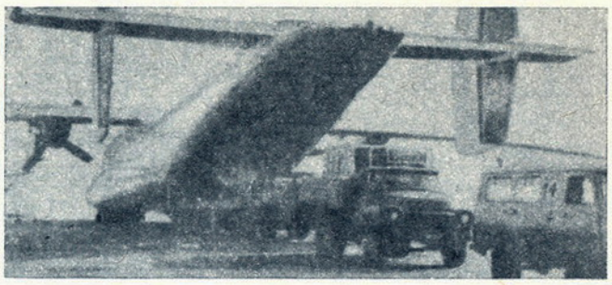
Pierwsza z tras wiodła z Moskwy ponad Węgrami, Austrią, Szwajcarią i Algierią do Rabatu (Maroko). Po 6-godzinnym locie samoloty uzupełniały tam zapasy paliwa, a następnie odbywały 7,5 godzinny lot do Hawany (Kuba), nad Azorami i Bermudami. Druga trasa — prowadziła z Moskwy do Hawany przez Murmańsk, Keflavik (Islandia) i Kanadę. Tą trasą leciał właśnie An-22, który zaginął.

Szczególnie trudny i niebezpieczny był ostatni odcinek lotu z Hawany do Limy.

Radzieckie samoloty, wiozące pomoc dla Peru, witane były w Limie z entuzjastyczną radością. Cała zaś operacja, nosząca wszelkie cechy nadzwyczajnej ludzkiej wspaniałomyślności, męstwa załóg lotniczych i niebywałej sprawności technicznej, przejdzie do historii lotnictwa jako wyczyn najwyższej klasy.



Wyżej: Mapka ukazująca trasy przelotów z Moskwy do Limy. Z prawej: Pilot Nikołaj Żankow, który jako jeden z pierwszych przyleciał z pomocą dla Peru. Niżej: Załadunek samolotu An-22 w Moskwie.



SPORT SPADOCHRONOWY

● **Tytuły** mistrzów V Wszechrosyjskiej Spartakiady w skokach spadochronowych z opóźnieniem 30 sekund i wykonaniem wiązanki figur akrobacji zdobyli Georgij Chapkin i Maja Kostina.

MOTOSZYBOWNICTWO

● **Na starcie** 1 Zachodnioniemieckich Zawodów Motoszybowcowych w Burg Feuerstein (7—13. VI.70) stanęło 15 motoszybowców jednomiejscowych i 11 dwumiejscowych. Rozgrywane konkurencje: przeloty docelowo-powrotne i przeloty po trasach trójkątnych. Punktacja pozostawała w ścisłym związku z osiągniętym przez pilota na trasie konkurencji czasem (w minutach) i długością pracy silnika. W grupie motoszybowców jednomiejscowych zwyciężył Günther Brodersen na SF — 27 — M, zaś w grupie dwumiejscowych — pastor Hugo Jännichen na RF-5.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **Nie mniej** niż 100 mln pasażerów rocznie przewozić będzie radzieckie lotnictwo cywilne w połowie obecnego 10-lecia. W ten sposób skala działalności „Aeroflotu" wzrośnie o jedną trzecią — oświadczył na konferencji prasowej radziecki minister lotnictwa cywilnego B. Bugajew. Radziecki „Aeroflot", którego samoloty latają do 56 krajów, dokonuje obecnie około trzeciej części wszystkich przewozów powietrznych na świecie. Podstawowym typem samolotu będzie najprawdopodobniej odrzutowiec Tu — 154. Może on zabierać od 164 do 230 pasażerów i rozwija prędkość 950 km/h. W przewozach międzykontynentalnych nadal głównym typem będzie Il-62 Opracowuje się obecnie jego nowy, bardziej pojemny wariant, który będzie zabierał 220 pasażerów. Konkurencję wobec tej maszyny stanowić będzie naddźwiękowy Tu-144, z którym próby są pomyślnie kontynuowane.

Zdjęcia: „Krasnaja Zwiezda", „Aviation Magazine", „Flying".

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Agencja** ADN doniosła, że zachodnioniemiecka Bundeswehra szkoli systematycznie oficerów armii syjamskiej, aby pomóc w ten sposób do wzmożenia agresji amerykańskiej w Indochinach. Zachodnioniemiecka Luftwaffe prowadzi rozległe programy szkoleniowe dla pilotów odrzutowców i śmigłowców, w których uczestniczą lotnicy armii syjamskiej. Ośrodkami szkolenia są miejscowości Fürstenfeldbruck, Neubiberg, Utersen, Euskirchen i Wunstorf.

● **Jak doniosła** agencja MTI, Sąd Najwyższy Węgierskiej Republiki Ludowej zatwierdził decyzję sądu pierwszej instancji, na mocy której ten ostatni skazał zaocznie byłego porucznika Sandora Zoboki na karę śmierci i całkowity przepadek mienia z powodu ucieczki za granicę, dokonanej z bronią podczas pełnienia obowiązków służbowych. Zoboki 7 kwietnia br., podczas lotu ćwiczebnego na samolocie MiG-15, opuścił obszar powietrzny Węgier i wylądował na jednym z lotnisk włoskich, a następnie zwrócił się do władz włoskich o udzielenie mu azylu politycznego.

● **Minister** orientacji narodowej ZRA Mohammed Hajkal oświadczył, że jeden z lotników izraelskich, wziętych do niewoli przez egipskie siły zbrojne, jest Amerykaninem, który przybył do Izraela w 1968 r. Nazywa się on E. Menahim, jest majorem i przebywa obecnie na leczeniu w szpitalu wojskowym. Drugi członek załogi zestrzelonego „Phantoma" poniósł śmierć.

● **Pakistan** zakupił we Francji partię samolotów „Mirage — 5".

POLONICA

● **Informacja** o przebiegu i wynikach polskiego IX Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów ukazała się w lipcowym numerze węgierskiego miesięcznika lotniczego „Repüles". W rajdzie tym brała udział węgierska załoga Laszlo Osvath — Peter Berkes, która w ogólnej punktacji końcowej rajdu zajęła 13 miejsce.

● **W miesięczniku** zachodnioniemieckim „Der Adler" (organ Badeńsko — Wirtemberskiego Związku Lotniczego), w numerze 5, ukazały się zdjęcia polskich szybowców „Cobra — 15" i „Cobra — 17" wraz z ich danymi technicznymi i osiągami. W zamieszczonej obok obszernej notatce „Oblatanie polskiej „Cobry — 17" jej autor (Werner E. Hasse) po podaniu szeregu szczegółów dotyczących skonstruowania „Cobry — 17" i jej oblotu, po zanalizowaniu składu polskiej reprezentacji na mistrzostwa w Marfie, wyraża zawód, iż nadzieje zachodnioniemieckich producentów szybowcowych, że Polacy mogliby latać w Marfie na wypożyczonych w USA szybowcach zachodniemieckich — nie ziściły się.

PRZEMYSŁ

● **Pierwszy** zachodnioniemiecki odrzutowiec komunikacyjny VFW 614 (jeszcze w budowie) już zaczyna zdobywać sobie nabywców. Trzy maszyny zakupione zostały przez jemeńskie linie lotnicze „Yemen Airlines", zaś trzy następnę przez duńskie towarzystwo „Cimber Air". Ogółem zakupione zostały „na pniu" 24 samoloty tego typu przez towarzystwa lotnicze w sześciu krajach.

● **W wielu** krajach notuje się chęć budowania z licencji francuskich śmigłowców. Jugosławia i Rumunia zainteresowane są licencyjną produkcją „Alouette", zaś Australia rozważa sprawę zakupu licencji francusko-brytyjskiego śmigłowca SA-341 „Gazelle".

RÓŻNE

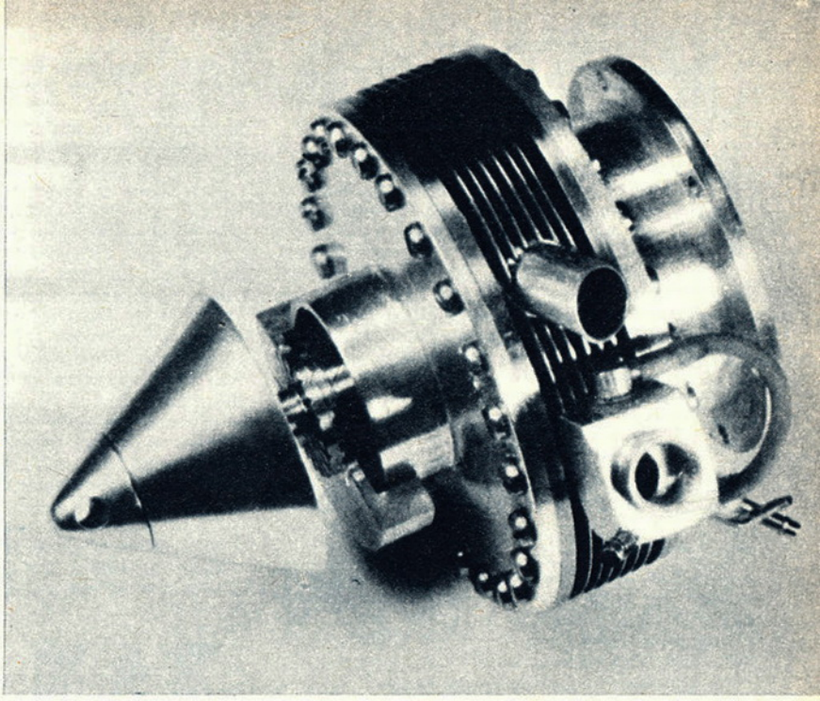
● **W NRD** szeroko stosowane są prace transportowo — montażowe przy użyciu śmigłowców. Na szczególną uwagę zasługuje np. transport powietrzny i montaż szczytowych konstrukcji czterdziestopiętrowego hotelu „Stadt Berlin" oraz wyciągnięcie ciężkiego dźwigu budowlanego ze środka kompleksu wieżowców na Leninplatz w stolicy NRD, jak również dokonywane z powietrza remonty pieców hutniczych i innych obiektów przemysłowych.

● **Mieszkańcy** miejscowości Petreto na Korsyce zakupili dla swego proboszcza ks. Creveau śmigłowiec, który ma pomóc mu w obsługiwaniu 12 parafii leżących w dolinie Taravo. Ksiądz Creveau jest byłym pilotem francuskiej eskadry myśliwskiej „Normandie — Niemien", która w czasie wojny walczyła na terenie ZSRR przeciwko hitlerowskiej Luftwaffe. Dzięki posiadanym umiejętnościom pilotażowym, proboszcz bez specjalnych trudności nauczył się latać na śmigłowcu.

WYSTAWA W BARCELONIE

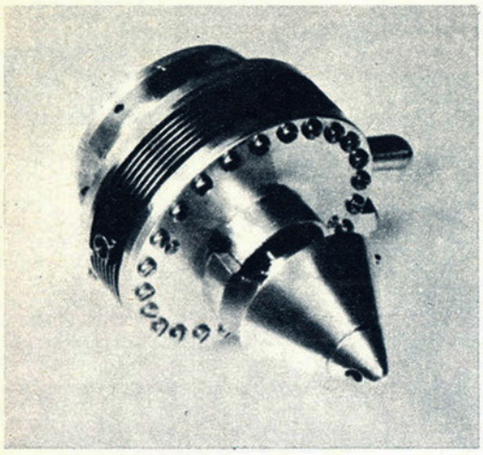
W samym centrum Barcelony, na placu przed miejskim dworcem linii lotniczych „Iberia", czynna była wystawa sprzętu lotniczego — cywilnego i wojskowego. Na pierwszym planie — samolot Northrop F-5B, budowany w Hiszpanii licencyjnie. Obok — samoloty sportowe.

POLSKI SILNIK Z KRĄŻĄCYM TŁOKIEM

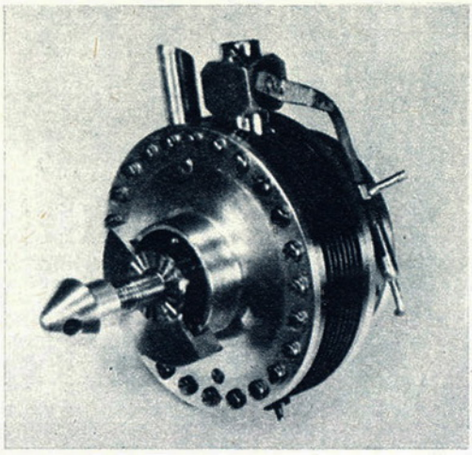


Wincenty Raczykiewicz, Jan i Włodzimierz Radwanowscy oraz Andrzej Węgrzynek, tegoroczni absolwenci znanego Technikum Samochodowego z ulicy Hożej w Warszawie, wykonali jako pracę dyplomową silnik modelarski z krążącym tłokiem SW-992. RC, którego rysunki robocze były zamieszczone w „Skrzydlatej Polsce" w numerach 36–43 z 1968 r. Silnik przeszedł pomyślnie próby rozruchu.

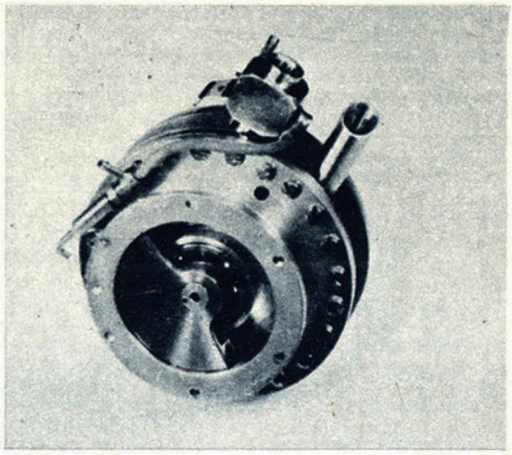
Na zdjęciach obok pokazujemy szczegóły silnika SW-992. RC, konstrukcji mgr inż. Juliana Falęckiego, które mogą być pomocne innym wykonawcom tego ciekawego silnika. Dla przypomnienia – dane silnika SW-992. RC. Pojemność – 9,92 cm³, stopień sprężania – 7,5, moc nominalna – 1,2 KM przy 13 000 obr/min., moc maksymalna – 1,6 KM przy 15 000 obr/min., ciężar – ok. 700 g. Zapłon żarowy (paliwo: alkohol metylowy i olej rycynowy). Zalecane śmigło – ⌀ 300 × 150 mm. Minimalna prędkość obrotowa – ok. 4 000 obr/min.



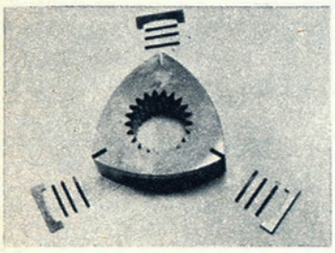
Silnik w widoku z przodu.



Silnik w widoku z przodu (kołpak zdjęty).

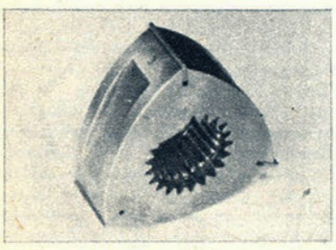


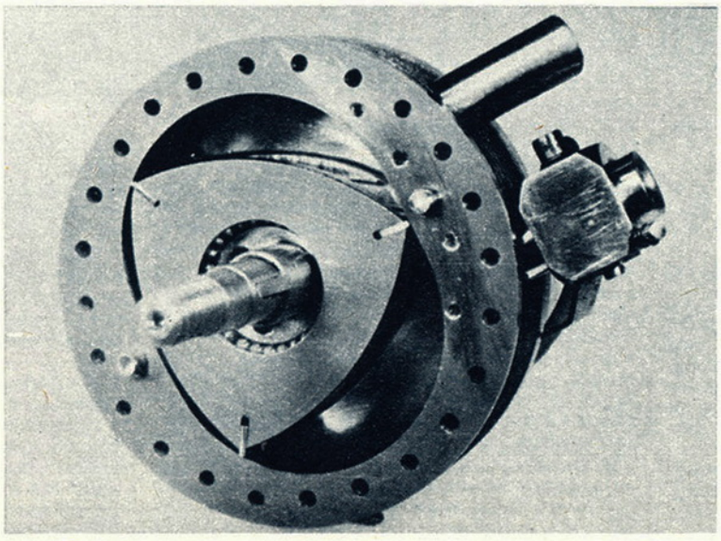
Silnik w widoku z tyłu.



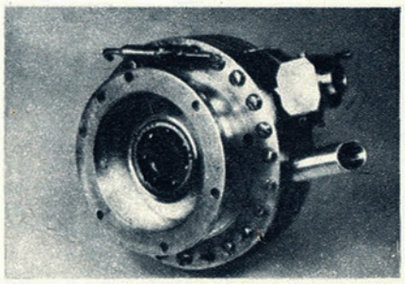
Elementy tłoka.

Tłok po złożeniu.

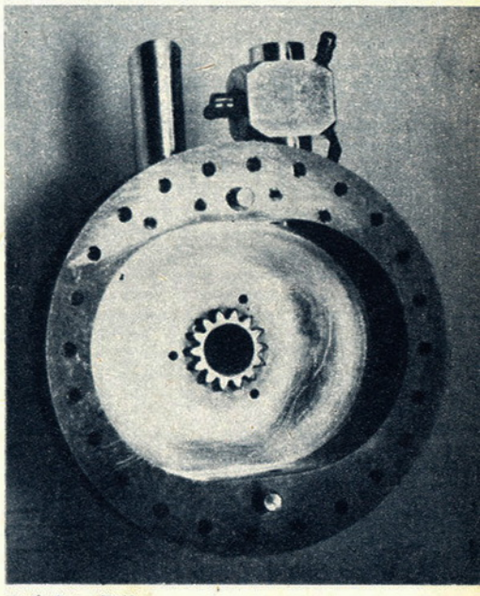




Wnętrze cylindra z tłokiem.

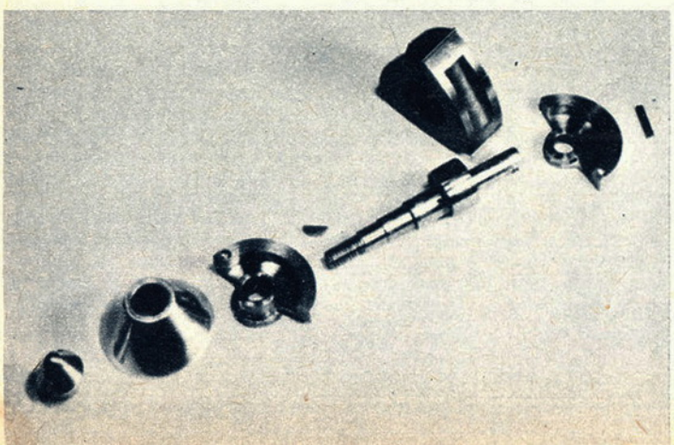


Silnik z łożyskiem wału.

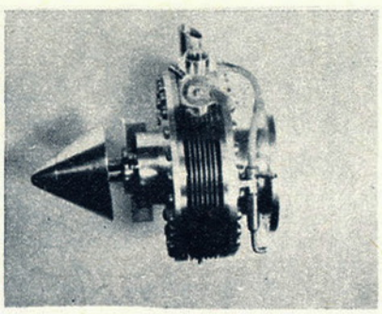


Cylinder silnika.

Elementy silnika: kołpak, przeciwwał, wał mimośrodowy i tłok.

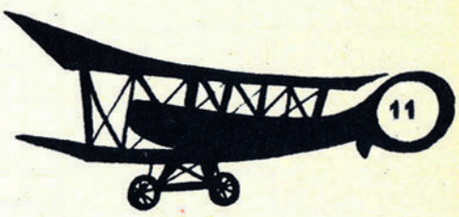


Silnik w widoku z boku.



Popularny autor wielu książek lotniczych w kolejnym odcinku wspomnień pisze o swoim przeniesieniu z Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie.

WATR W PODESZWACH



JANUSZ MEISSNER

PUŁKIEM lotniczym w Krakowie dowodzi płk. L., przezywany „Tatą Tasiemką". Nie przypomina bynajmniej słynnego kasiarza o tym przezwisku z placu Kercelego w Warszawie, tylko nosi długie kalesony z tasiemkami, które czasem mu się rozwiązują i zdradzają ten niezbyt elegancki, konserwatywny szczegół bielizny. „Tata" jest na ogół ostrożnym przeciętniakiem o temperamencie sumiennego urzędnika: nie lubi podejmować samodzielnych decyzji, trzyma się kurczowo przepisów i regulaminów, które zabezpieczają go przed odpowiedzialnością, żywi najwyższy szacunek i cześć dla swoich przełożonych i tym sposobem automatycznie posuwa się naprzód w pokojowej karierze wojskowej. Nikomu zresztą nie szkodzi świadomie i na swój sposób stara się sprawiedliwie oceniać pracę podwładnych.

Zastępcą dowódcy i komendantem bazy technicznej jest ppłk. Jerzy Garbiński, zwany Kardynałem. Jego przyjaźni i wypróbowanej życzliwości zawdzięczam — jak mi się wydaje — nader zaszczytną funkcję adiutanta pułku.

To stanowisko ma swoje dobre i złe strony. Dla świeżo mianowanego kapitana jest nie lada wyróżnieniem, bo adiutant ma wgląd we wszystkie tajne, ściśle tajne i poufne sprawy, zna opinie dowódcy o wszystkich oficerach, a raz zdobywszy zaufanie hetmana regimentu, może w znacznej mierze wpływać na jego postępowanie. Ponadto sprawuje funkcje reprezentacyjne, nosi bardzo „twarzowe" srebrne akselbanty, nie zrywa się o świcie, tylko przyjeżdża do pułku o ósmej i urzęduje do pierwszej, nie pełni służby oficera inspekcyjnego w garnizonie i w ogóle jest osobą ważniejszą od wszystkich dowódców dywizjonów i pododdziałów, którzy zabiegają o jego względy.

Z drugiej strony to eksponowane stanowisko jest „posadą biurową": kancelaria, korespondencja, sprawy personalne, przygotowanie rozkazów dziennych itp. „bryzganie atramentem". Na czas dłuższy żaden pilot z prawdziwego zdarzenia tego nie wytrzyma, jakkolwiek może sobie latać w eskadrze treningowej ile dusza zapragnie.

Jeśli o mnie chodzi, wytrzymałem prawie półtora roku, a nasz hetman gotów był wytrzymać ze mną znacznie dłużej i musiałem użyć protekcji dowódcy grupy lotniczej, żeby wreszcie odstąpić akselbanty swemu następcy. Grupą dowodził wówczas płk. Ujejski (przeniesiony na to stanowisko z CWOL w Dęblinie) i jemu z kolei zawdzięczam przesunięcie do dywizjonu myśliwskiego, w którym zostałem oficerem taktycznym.

Dywizjon lata na Aviach BH-33, czechosłowackich samolotach budowanych z licencji w Polsce i zaopatrzonych w 420-konne silniki Bristol-Jupiter. Owszem dobre maszyny, zwrotne i łatwe w akrobacji, tylko powolne: ich największa prędkość nie przekracza 270 km/godz.

Niemal wszyscy piloci, nie wyłączając dowódców eskadr, uczyli się latać w Bydgoszczy lub w Dęblinie, przynajmniej częściowo pod moim kierunkiem. Dziś są doświadczonymi myśliwcami, którym niełatwo dorównać w walce powietrznej i wiązaniach akrobacji. Ćwiczę tę nowe figury — powolne, sterowane beczki, odwrócone pętle i loty na plecach, a potem — przeważnie na próżno — staram się „zestrzelić" z foto-karabinu Mietka M., dowódcę eskadry, który zwykle załatwia mnie w pierwszej albo drugiej minucie.

Dopiero po dwóch miesiącach moje manewry przestają „wzbudzać litość", ale właśnie wtedy staje przede mną dylemat: odszedł dowódca eskadry treningowej i Tata Tasiemka daje mi do wyboru — bądź natychmiastowe objęcie tego stanowiska, bądź dalszy staż w dywizjonie myśliwskim.

Wahałem się krótko i choć było mi trochę żal rozstawać się z myśliwcami, wybrałem dowodzenie eskadrą, głównie dlatego że ta praca wydaje mi się bardziej samodzielna i pozwala na większą inicjatywę.

Dowódca dywizjonu szkolnego, mjr. Ksawery P., austriacki hrabia, ale „swój chłop", zwany Piniem, bojowy obserwator przeszkolony na pilota, któremu m. in. podlega eskadra treningowa, jest właściwie szefem sztabu dowódcy pułku. Ma na głowie wszystkie sprawy taktyczno-operacyjne, przygotowanie manewrów, szkołę obsługi samolotów, organizację szkoły ognia na poligonie i ogólne planowanie zajęć. Nie starcza mu czasu na kontrolę działalności dużej machiny, jaką jest ta moja eskadra, więc zostawia mi dużo swobody i żąda tylko, „żeby tam wszystko szło jak w zegarku".

Puszczenie w ruch i uregulowanie tego zegarka nie jest ani łatwe, ani proste. Do niedawna głównym zadaniem eskadr treningowych była obsługa obcych samolotów przylatujących na dane lotnisko oraz zapewnienie treningu pilotom i obserwatorom pułku spoza eskadr bojowych — z oddziału portowego, z dywizjonu szkolnego, z parku i z dowództwa grupy lotniczej. Teraz doszły do tego ochotnicze loty pilotów rezerwy, stały trening całego personelu latającego w lotach bez widoczności na „ślepaku" i wreszcie przeszkolenie pilotów liniowych na nowym sprzęcie, bo pułk się przezbraja. Mając do pomocy tylko jednego oficera i dwóch podoficerów instruktorów pilotażu, nie sposób temu podołać.

Na szczęście Pinio rozumiał, że cudów nie ma, i wydębił dla mnie jeszcze dwóch oficerów, zresztą zgodnie z wolnymi etatami. Wybrałem ich sam i był to wybór bardzo trafny, bo obydwaj pracowali z zapałem i zasłużyli na największe moje uznanie. Pierwszym z nich był Tadeusz Nowierski, instruktor z Dęblina, który ukończył szkołę oficerską dla podoficerów, został mianowany podporucznikiem i przydzielony do jednej z eskadr liniowych pułku. (Jeszcze się tam na nim nie zdążyli poznać, więc odstąpili mi go bez walki). Drugim — młodziutki oficer techniczny, ppor. W., który prócz świeżo nabytej wiedzy w tej dziedzinie odznacza się wrodzonym zamiłowaniem do statystyki i sporządza niezwykle sugestywne sprawozdania z pracy eskadry. Ilość i czas wykonanych lotów dziennych i nocnych — osobno dla każdej kategorii pilotów, zużycie paliwa, ilość obsłużonych samolotów obcych, stan maszyn i silników, frekwencja rezerwistów itd. itp., uzupełniają przejrzyste tabele i wykresy, na których czerwone, pnące się dumnie w górę krzywe dobitnie ilustrują nasze wysiłki ku chwale ojczyzny.

Pinio, którego melancholijna twarz z profilu przypomina zmartwioną owcę, zdobywa się na uśmiech i klepie mnie po ramieniu, a Tata Tasiemka jest tak dalece zachwycony tą statystyką, że na odprawie dowódców stawia eskadrę treningową za wzór pracowitości i udziela nam pochwały w rozkazie dziennym.

Tadek Nowierski kwituje ten papierowy sukces ironicznym przymrużeniem oka, ale obaj zgadzamy się, że zarówno instruktorom jak mechanikom należy się pochwała za realną, dobrą robotę.

Tak więc pierwsze miesiące mego dowództwa opromienia blask uznania ze strony przełożonych, jakkolwiek płk. L. od początku ma pewne zastrzeżenia do systemu utrzymania dyscypliny wojskowej w mojej eskadrze. Chodzi o stosowanie, lub raczej o niestosowanie przeze mnie kar dyscyplinarnych za drobne przewinienia szeregowych... Jego zdaniem właśnie ilość zakazów opuszczania koszar, wstrzymanych przepustek do miasta i aresztów wskazuje na to, czy dowódca jest dobrym wychowawcą, dbałym o porządek i dyscyplinę, czy też lekceważy te sprawy. A z księgi kar, którą co miesiąc przedstawiam mu do kontroli, wynika, że albo je lekceważę, albo mam w eskadrze samych aniołów...

Tata Tasiemka zaopatruje każdą pustą stronę tej księgi w potężne czerwone znaki zapytania i wykrzykniki, które są wyrazem jego niedowierzenia lub służbowego napomnienia, ale ja nadal stosuję kary bardzo rzadko — tylko wtedy, gdy winowajca usiłuje mnie okłamać i wykręcić się od odpowiedzialności. Jeżeli po prostu przyznaje się, że coś przeskrobał, zwykle wystarczy pogadać z nim po ludzku i trochę go zbeształ.

Mój upór w tej dziedzinie rzuca chłodny cień na dotychczasowy przychylny stosunek dowódcy pułku do moich poczynań, zwłaszcza że — wbrew jego uwagom i ostrzeżeniom — nie ma żadnych skarg na jakiekolwiek wykroczenia podległych mi szeregowych, eskadra nadal pracuje wzorowo i mogę udowodnić, iż stosowana przeze mnie metoda daje dobre wyniki. Ale każdy, kto służył w wojsku, wie doskonale, że przełożony ma zawsze rację i potrafi skorzystać z pierwszej sposobności, aby przekonać o tym podwładnego. Tylko złośliwy los pozbawił naszego hetmana takiego triumfu w moim przypadku...*)

Pewnego dnia w grudniu, pod koniec tygodnia, dostałem zaproszenie na bardzo atrakcyjne dwudniowe polowanie i — uzyskawszy od Pinia zwolnienie na sobotę — wyjechałem w piątek po zajęciach, aby w poniedziałek rano stawić się jak zwykle do służby.

Wracałem zadowolony i pełen wrażeń, bo polowanie było udane pod każdym względem: poprzedniej nocy spadł obfity śnieg, za dnia pogoda dopisała, i oprócz kilkunastu zajęcy miałem na rozkładzie kilka bażantów, dwa lisy i dzika.

Ale w pułku czekał mnie nie lada pasztet, oczywiście nie z dziczyzny.

Z powodu grubej pokrywy śnieżnej już w sobotę nie można było startować na kołach i eskadra otrzymała z parku lotniczego kilka par płóz, które należało założyć na osie podwozi przy samolotach. Mój oficer techniczny zarządził wymianę kół na owe płozy, przy czym okazało się, że nie jest to takie proste, bo trzeba dopasować inne, nieco grubsze tuleje. Tymczasem z dowództwa grupy przyjechał major R., który odbywał u nas obowiązkowe minimum lotów, konieczne do uzyskania dodatku lotniczego. Do tego minimum pod koniec roku brakowało mu paru godzin w powietrzu — musiał je wylatać w sobotę, bo to był ostatni termin.

Latał jak domowa kura, jedynie z konieczności i bez najmniejszego entuzjazmu, a ponieważ miał przy tym duszę na ramieniu, dosiadał tylko dwusterowych samolotów szkolnych, i to z „pasażerem", którym bywał zwykle wyznaczony przeze mnie instruktor.

Major śpieszył się, jakkolwiek start i lądowanie na płozach bynajmniej go nie zachęcały. Ponieważ mnie nie było, wstydził się poprosić o pasażera, który by go ratował w potrzebie, ale przecież w końcu obawa o całość maszyny

i własnych kości wzięła w nim górę nad ambicją i przygadał sobie Tadeusza Nowierskiego.

Potem stał nad mechanikami i przynaglał ich do pośpiechu przy zakładaniu tych płóz. Zrobili mu to w godzinę, ubrali go w futrzany kombinezon, wprzęgli w spadochron, włożyli na sztabową łepetynę hełm i okulary, przypięli pasami do siedzenia, Tadeusz siadł za drugim sterem, gładko wystartował i dopiero nabrawszy bezpiecznej wysokości oddał mu prowadzenie samolotu.

Pilot od siedmiu boleści pętał się przez następne dwie godziny i dwadzieścia minut pomiędzy Krakowem, Bochnią i Brzeskiem (nie tracąc z oczu lotniska i mając stale pod pachą albo tor kolejowy, albo Wisłę, żeby nie zabłądzić), a następnie oświadczył, że już swoje odcierpiał, a ponieważ czuje się bardzo zmęczony — może by Tadeusz zechciał z kolei wylądować.

Tadeusz także miał dość tej zabawy, ale — podchodząc do lądowania po przepisowym okrążeniu lotniska — otrzymał sygnał czerwoną rakietą i spostrzegł, że obsługa startu trzyma w rękach uniesioną w górę płozę, aby go ostrzec, że coś jest nie w porządku z podwoziem. Zwiększył obroty, wychylił się i zauważył, że jego prawa płoza zwisa dziobem w dół, zamiast sterczeć skośnie w górę. Widocznie elastyczne ścięgno utrzymujące ją we właściwym położeniu wymknęło się z zaczepu albo zostało zerwane...

Pokiwał maszyną ze skrzydła na skrzydło, że zrozumiał, zaszedł powtórnie pod wiatr i bardzo zręcznie wylądował z małą prędkością, pochylając samolot i zakręcając w lewo, aby wytracić dobieg na lewej płozie, podczas gdy prawa orała w śniegu płytką bruzdę. Udało mu się: dopiero w ostatniej chwili prawe zastrzały podwozia utknęły w zaspie i zarzuciło trochę ogonem, ale obeszło się bez jakichkolwiek uszkodzeń.

Mjr R. przez cały czas nie wiedział o co chodzi; zaalarmował go dopiero gwałtowny zakręt przy końcu dobiegu. Zapytał, co się stało, a potem doszedł do wniosku, że cudem ocalał, i pośpieszył opowiedzieć o tym groźnym wypadku naszemu hetmanowi.

Tata Tasiemka doznał zapewne uczucia tryumfu: oto do jakiego niedbalstwa prowadzi pobłażanie drobniejszym przewinieniom!

Postanowił działać szybko i surowo, zarządził dochodzenie, a na poniedziałek rano wezwał do raportu karnego mnie, Nowierskiego, oficera technicznego, szefa mechaników oraz całą brygadę, która montowała płozy.

Pożyczyłem od adiutanta kordzik i rękawiczki, żeby uzupełnić służbowy rynsztunek i zajrzałem do kancelarii, gdzie winowajcy czekali na rozprawę. Nie zdążyłem jednak zamienić z nimi ani słowa, bo już nas wzywano przed marsowe oblicze dowódcy pułku.

Wmaszerowaliśmy do sanktuarium i stanęliśmy rzędem. Pinio zamrugał do mnie i pokazał mi język (zapewne aby mi dodać odwagi), po czym srogo zakomenderował: „Baczność!", i wygłosił regulaminową formułkę raportu.

Tata Tasiemka z kamienną twarzą wybałuszał na nas przez chwilę swoje rybie oczy, wyobrażając sobie zapewne, że nas „przeszywa wzrokiem", a potem powiedział do Pinia: „Proszę dać spocznij" i Pinio „dał spocznij", a siedem naszych prawych nóg wysunęło się o trzy cale na prawo w skos.

— Wiecie, za co zostaliście wezwani do raportu? — zapytał hetman lodowato.

— Ta—est, panie pułkowniku! — ryknęliśmy solidarnie, jak jeden mąż, choć pytanie wyraźnie było skierowane tylko do mechaników.

Tasiemka trochę się spłoszył, łypnął spode łba na nas, trzech oficerów, ale nie zareagował wyraźniej. Stanął na dwa kroki przed najmłodszym, szeregowcem Paculą, i zapytał, co Pacula ma w tej sprawie do powiedzenia.

Szeregowiec Pacula stuknął obcasami, wyprężył się, nabrał tchu w piersi i rzekł:

— Melduję posłusznie, panie pułkowniku, to jest moja wina, bo ja zakładałem zaczep od tego amortyzatora i się śpieszyłem, bo pan major czekał, a szef powiedział, że ma być zaraz gotowe raz-dwa, i widocznie źle zakręciłem nakrętkę, i zleciała albo co, i amortyzator się zwolnił, i płoza się odwróciła, i przez tę moją winę się tak wydarzyło, więc posłusznie proszę o ukaranie.

— Hm — chrząknął Tata Tasiemka — A wy? — przesunął się na wprost starszego szeregowca Bogdanowicza, który był pomocnikiem brygadzisty.

Bogdanowicz poderwał się na baczność i wyrecytował:

— Melduję posłusznie, panie pułkowniku, że to nie Pacula jest winien, tylko ja, bo razem montowaliśmy tę prawą płozę i plutonowy Wrona mnie się pyta, czy wszystko w porządku, a ja mówię: wszystko, i sprawdziłem ten zaczep, ale nie zauważyłem, żeby coś było niedokręcone albo niezabezpieczone. Ale musiało być, bo inaczej by się płoza nie przekręciła, więc proszę posłusznie nikogo nie karać, tylko mnie.

— He-hm — chrząknął Tata Tasiemka. — Na razie wy dwaj możecie wyjść i zaczekać na korytarzu.

Bogdanowicz i Pacula trzasnęli kopytami aż zadrżały szyby, zrobili w tył zwrot i odmaszerowali za drzwi, a Tata Tasiemka stanął przed plutonowym Wroną, aby wysłuchać jego usprawiedliwień. Ale Wrona stanowczo oświadczył, że wyłącznie i tylko sam ponosi winę. Jako brygadzista powinien był dopilnować roboty i sprawdzić każdy szczegół. Widocznie coś przeoczył i uważa, iż musi za to ponieść całkowitą odpowiedzialność. Od tego jest brygadzistą. Nikt inny nie może zajmować się takimi szczegółami. Prosi tylko, żeby pan pułkownik nie karał jego pomocników, bo są bardzo sumienni i chętni.

Pan pułkownik, trochę już speszony, wyprawił go na korytarz i zaatakował szefa mechaników, starszego majstra wojskowego Trzaskę:

— Chyba rozumiecie, że to wy odpowiadacie za stan samolotów?

Trzaska — tęgi, dobroduszny podoficer o nieposzlakowanej opinii — zarumienił się, a szkła jego okularów pokryła mgiełka.

— Tak jest, panie pułkowniku — przyświadczył ochoczo. — Tu nikt nie jest winien, tylko ja, bo po pierwsze kazałem te płozy zakładać w tempie, a po drugie nie dopilnowałem jak się należy. A brygada majstra wojskowego Wrony, panie pułkowniku, jest bardzo dobra i proszę...

— To do was nie należy! — przerwał mu Tata Tasiemka. — Zaczekajcie na korytarzu.

Trzaska westchnął z głębi piersi i wyszedł. Przyszła kolej na oficerów.

Techniczny palił się do aresztu na odwachu, jakby tam na niego czekały najpiękniejsze hurysy z raju Mahometa. Jego zdaniem Trzaska nie mógł odpowiadać za montaż płóz, ponieważ był zajęty przy wymianie silników na dwu innych samolotach, a w dodatku płozy z parku odbierał sam techniczny. On także sprawdzał ich założenie i dopasowywał tuleje. Była to więc tylko jego wina.

Tadek Nowierski, mój zastępca, nie dał mu się zdystansować: nakazał pośpiech, a ponieważ miał lecieć z majorem, zabrakło mu czasu na dozór, co w konsekwencji stało się przyczyną wypadku...

Tata Tasiemka mienił się na twarzy podejrzewając zmowę, Pinio spoglądał po nas jak zrozpaczony baran, przy czym odstające uszy drgały mu z tłumionego ukontentowania, a ja pęczniałem z dumy: oto jakich miałem ludzi!

Ale nasz hetman wyciągnął całkiem inny wniosek z tego niezwykłego raportu. Odprawiwszy na korytarz obu młodszych oficerów, wykazał mi jak na dłoni, że w eskadrze panuje bałagan i rozprzężenie. Poczynając od mego zastępcy, a kończąc na pomocnikach mechaników — wszyscy się zaniedbują, i to tak dalece, że nawet nie próbują temu zaprzeczać. Ze względu na szczupły stan obsługi nie może ich wszystkich ukarać tak jak na to zasługują, ale udzieli im surowej nagany, a najbardziej winnego zamknie na odwachu. Który z nich, moim zdaniem, powinien tę karę odcierpieć?

— Chyba ja sam, panie pułkowniku — powiedziałem porywczo.

— Pan miał w sobotę urlop okolicznościowy — zauważył sucho. — Tu nie chodzi o dramatyczne gesty, lecz o wymiar sprawiedliwości.

— Ale pan pułkownik uważa, że to ja ich tak rozpuściłem. A zatem...

— A pan uważa, że wszyscy znakomicie pracują i że wszystko jest w najlepszym porządku! Tak, czy nie?

Trochę mnie zatkało. Nie wiedziałem, co mam odpowiedzieć, jakkolwiek mógłbym przytoczyć sporo okoliczności łagodzących, a nawet usprawiedliwiających wypadek z tą nieszczęsną płozą.

Uratował mnie adiutant, który wszedł z depeszą w ręce.

— Pilna, panie pułkowniku. Z departamentu, w sprawie zawieszenia lotów na płozach.

Tata Tasiemka wziął z jego rąk blankiet telegraficzny, przeczytał, opadł na fotel za biurkiem, jakby mu się zrobiło słabo, przeczytał powtórnie, wzruszył ramionami i spojrzał pytająco na Pinia, który zaglądał mu przez ramię.

— Co ty na to? — zapytał.

Pinio bezradnie rozłożył ręce, a potem łypnął na mnie i potrząsnął uszami.

— Na razie może pan odejść, panie kapitanie. — powiedział nasz hetman gasnącym głosem. — Zastanowię się jeszcze nad tą sprawą.

Zapytałem, czy moi oficerowie i mechanicy też mogą wrócić do zajęć w eskadrze.

— Zabieraj się razem z nimi — warknął Pinio. — Ja tam do was przyjdę za chwilę.

Wyszedłem przez adiutanturę, żeby się dowiedzieć, co zawierała depesza.

— Wada techniczna zaczepów — poinformował mnie lakonicznie adiutant. — Komendant parku też już wie o tym — właśnie telefonował, żebyś odesłał te płozy. Ty masz szczęście!...

— To raczej twój pryncypał ma pecha — sprostowałem. — Fatalnie spudłował tym razem. Dziękuję za kordzik i rękawiczki.

Na korytarzu czekało na mnie sześciu skruszonych winowajców i mój pies. Siedem par oczu spojrzało pytająco, gdy stanąłem w drzwiach.

— Upiekło się wam — powiedziałem z diabelnie srogą miną. — Fabryka skniocila zaczepy. Płozy zdjąć i odesłać majorowi Kondratiukowi do parku. A następnym razem powinniście wcześniej uzgodnić, kto ponosi winę — nie wszyscy naraz!

*) Poniższy ustęp może być znany Czytelnikom z mojej książki p.t. „Opowieść pod psem, a nawet pod dwoma". Powtarzam tu tę autentyczną historyjkę, ponieważ wydaje mi się ona bardzo charakterystyczna zarówno dla mych podkomendnych, jak dla ówczesnego dowódcy pułku (Autor).

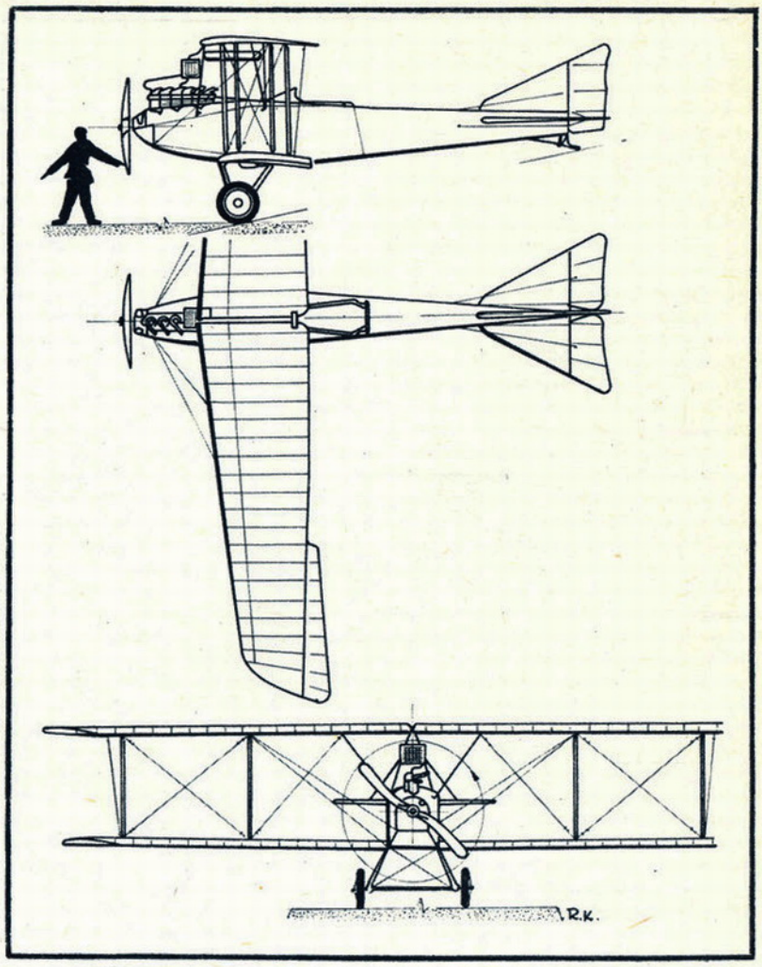
LLOYD C-II

SAMOLOT rozpoznawczy i szkolno-treningowy produkowany seryjnie od 1914 r. w węgierskich zakładach Lloyd w Aszod i austriackiej wytwórni WKF (Wienner Karosserie und Flugzeugfabrik) pod Wiedniem dla lotnictwa austrowęgierskiego i niemieckiego. Do 1918 r. wyprodukowano łącznie 2100 maszyn tego typu w kilku wersjach różniących się nieznacznie między sobą. Od 1918 r. dziesięć samolotów tego typu rozpoczęło służbę w lotnictwie polskim. Sprzęt ten został przechwycony na lotniskach byłych armii zaborczych, bądź skompletowany z części pozostawionych przez Niemców i Austriaków w magazynach na terenie Małopolski i byłej Kongresówki. W 1919 r. Wojskowe Warsztaty Lotnicze w Krakowie i Lwowie uruchomiły produkcję płatowców Lloyd C-II, wykonując według typowego austriackiego samolotu wzorcowego około 25 maszyn, które przekazano jednostkom liniowym i szkołom lotniczym. Budowę płatowców Lloyd C-II Wojskowe Warsztaty Lotnicze podjęły równolegle z produkcją samolotów szkolno-treningowych Hansa Brandenburg B-I, których wykonano większą ilość. W lotnictwie polskim samoloty Lloyd C-II otrzymały pospolitą nazwę Lloyd „Bocian". Płatowce tego typu przetrwały w służbie polskiej do 1925 r. Lloyd C-II był klasycznym jednosilnikowym dwumiejscowym dwupłatem zastrzałowym konstrukcji drewnianej. Napęd silnikiem rzędowym (chłodzonym cieczą) Austro-Daimler, Mercedes Benz lub Hiero w zakresie mocy 185—220 KM. Uzbrojenie wersji rozpoznawczej 1—2 kar. maszynowe Schwarzlose lub Spandau kal. 7,62 mm.

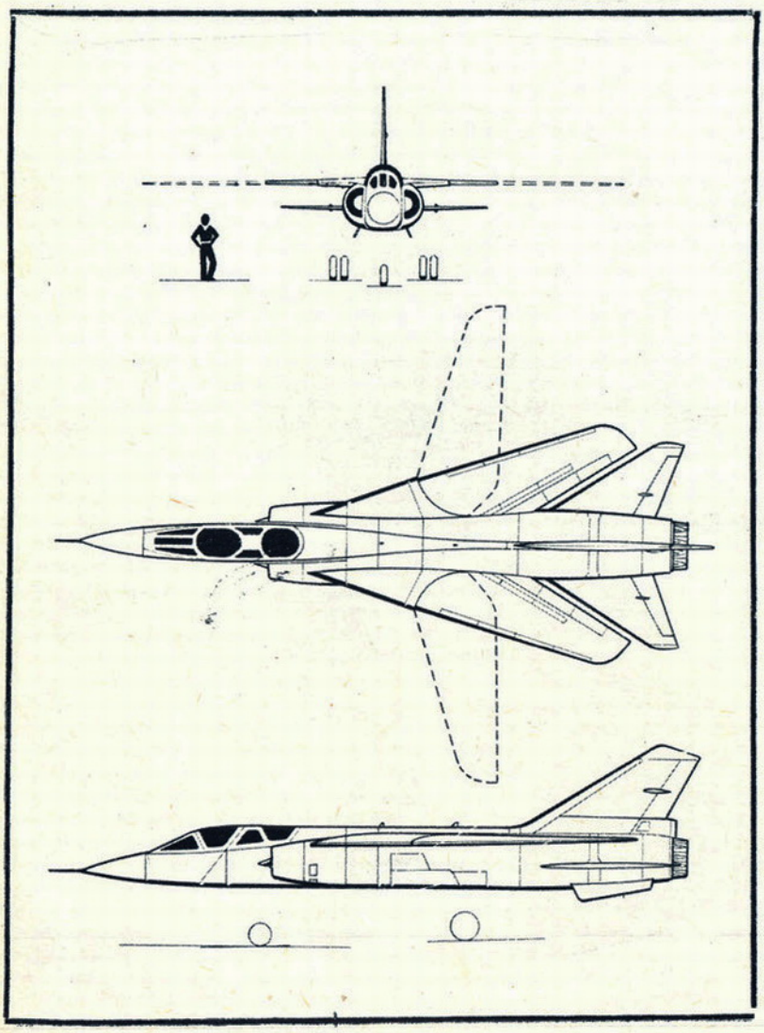
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 13,20 m, długość — 9,11 m, wysokość — 3,25 m, pow. nośna — 38 m².
Ciężary: Ciężar własny — 905 kg, ciężar całkowity — 1400 kg.
Osiągi: Prędkość max. — 130 km/h, prędkość przelotowa — 110 km/h, prędkość min. — 70 km/h, pułap — 3000 m, zasięg — 400 km.

RYSZARD KACZKOWSKI



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



DASSAULT „MIRAGE-G"

NIEDAWNO „Skrzydlata" przyniosła opis samolotu „Mirage-F", który odmiennie od całej „rodziny", zamiast skrzydeł delta, został wyposażony w płaty skośne i oddzielne usterzenie wysokości. Obecnie mamy do zanotowania nową wersję rozwojową samolotu, odbiegającą jeszcze dalej od poprzedniej linii, konsekwentnie realizowanej dotąd przez wytwórnię. Samolot „Mirage-G" został wyposażony w tzw. skrzydła o zmiennej geometrii, co oznacza, że skrajne części skrzydeł mogą w locie wychylać się dookoła pionowych osi, zmieniając w ten sposób skos i przystosowując się do prędkości lotu. Start, lądowanie i przeloty na małej prędkości odbywają się przy małym skosie, a szybkie przeloty — na skrzydłach maksymalnie wychylonych do tyłu. W ten sposób można w znacznym stopniu zwiększyć rozpiętość między prędkością maksymalną, a minimalną. Prace nad nowym samolotem zostały rozpoczęte w 1965 r., a w listopadzie 1967 r. oblatano pierwszy prototyp. Wkrótce potem uzyskano na prototypie zarówno małe (ok. 200 km/h) jak i duże prędkości (M = 2,1), przy wyzyskaniu całego zakresu zmiany skosu.

„Mirage-G" jest 2-miejscowym samolotem myśliwskim, szturmowym i rozpoznawczym, zbudowanym w układzie jednosilnikowego grzbietopłata, konstrukcji metalowej.

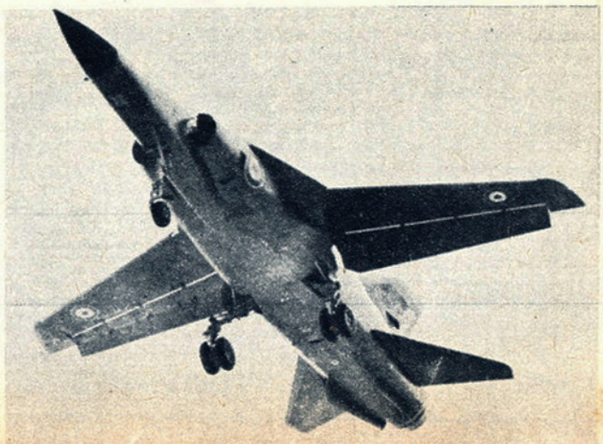
Skrzydła w locie szybkim przyjmują wraz z usterzeniem kształt smukłej delty, o skosie krawędzi natarcia 70°. Skrajne części skrzydeł mogą wychylać się wokół czopów wyłożonych specjalnym tworzywem Fabroid (mieszanka teflonu i włókna szklanego), zmniejszającym tarcie. Minimalny kąt skosu wynosi 20°, a czas pełnej zmiany skosu wynosi 15 s. Ruchome skrzydła wyposażone są w sloty i klapy na całej rozpiętości, natomiast nie posiadają lotek. Rolę lotek w locie szybkim spełnia usterzenie poziome, którego połówki mogą wychylać się różnicowo w przeciwne strony. Przy skrzydłach rozłożonych w sterowaniu poprzecznym pomagają spoilery.

Konstrukcja kadłuba, usterzenia i podwozia jest niemal identyczna jak w samolocie „Mirage-F".

Silnik turboodrzutowy dwuprzepływowy SNECMA TF-306E o ciągu 5 300 kp (9 300 kp z dopalaniem), umieszczony jest w tylnej części kadłuba. (J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość (płat rozłożony) — 13,0 m, rozpiętość (płat złożony) — 6,90 m, długość — 16,80 m, wysokość — 5,35 m.
Ciężary: Ciężar własny — 10 000 kG, ciężar całkowity 16 000 kG.
Osiągi: Prędkość max. (12 000 m) — 2 650 km/h (M = 2,5), prędkość max. (0 m) — 1 345 km/h (M = 1,1), wznoszenie — 175 m/s, pułap — 20 000 m, zasięg (max.) — 6 500 km, czas trwania lotu (max.) — 8 h, rozbieg — 450 m, dobieg — 350 m.

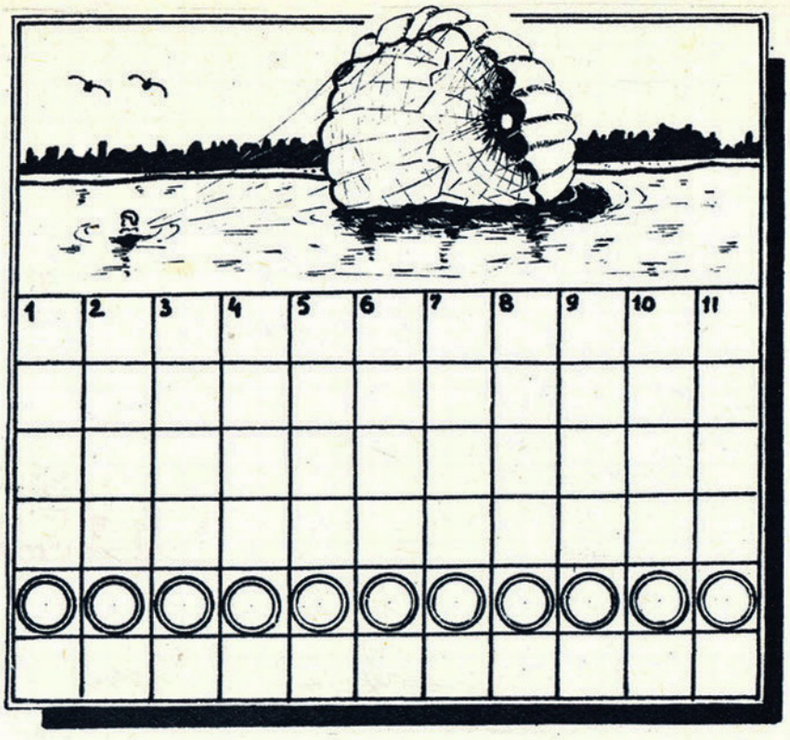


LITERÓWKA

Do pionowych rzędów figury wpisać 11 wyrazów o podanych znaczeniach. Oznaczony rząd poziomy utworzy rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — dodatkowe obciążenie balonu, pozwalające na manewrowanie i zmianę wysokości; 2 — popularna nazwa radzieckiego bombowca „Pe-2" przeznaczonego do bombardowania z lotu nurkowego; 3 — kosmonauta radziecki, który pierwszy orbitował w Kosmosie; 4 — pionier szybownictwa polskiego, istnieje medal jego imienia; 5 — warszawski port lotniczy; 6 — do niedawna podstawowy materiał do budowy szybowców; 7 — szybownik amerykański, zwyciężył w XII Szybowcowych Mistrzostwach Świata w klasie otwartej (Marfa-1970); 8 — stolica państwa, do którego należą linie lotnicze „Aeroflot"; 9 — nazwa polskiej rakiety meteorologicznej lub ciało stałe, wywołujące zjawisko „gwiazdy spadającej"; 10 — imię autora książki „Dywizjon-303"; 11 — oprócz umiejętności — często decyduje o zwycięstwie w zawodach.

Opracował: Edward Zytka



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 23.VIII. br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach**, z dopiskiem „Literówka".

W lotniczej KSIĘGARNI

Wiesław Fuglewicz ■ ZA MUNDUREM ŻARTY SZNUREM, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1970, cena 15 zł.

Od dłuższego czasu na łamach naszego tygodnika Czytelnicy mają okazję nie tylko obserwować twórczość Wiesława Fuglewicza, ale i jednocześnie śmiać się z jego kapitalnych humorów rysunkowych. Znany pod wiele mówiącym pseudonimem „Obwieś" rysuje nie tylko dla nas, ale również dla innych redakcji.

I oto na półkach księgarskich pojawił się interesujący tomik rysunków Wiesława Fuglewicza, tomik wyłącznie poświęcony wojsku, wydany zresztą bardzo starannie, opracowany bardzo dobrze graficznie przez Jana Śliwińskiego.

— „Fuglewicz to jednocześnie humorysta — czytamy we wstępie wspomnianej książeczki. Nic dziwnego, bo oto raz śmiał się do rozpuku w czasie służby wojskowej, gdy przełożeni w wolnych chwilach opowiadali dowcipy. Humor jest rzeczą zaraźliwą. Jak paraliżu można się tego nabyć na całe życie. „Obwiesia" humor jest jednak specyficzny. Widać to najlepiej w jego bogatej twórczości.

Jest on oszczędny w słowie do tego stopnia, że nie dopisuje do swych rysunków tekstu, jak czyni to wielu rysowników — dowcipnisiów. Stąd czasem te dwuznaczniki, brak jasnej wskazówki, z czego i jak należy się śmiać, oglądając rysunki. Nic dziwnego, „Obwieś" tak sobie tylko wojsko (a my dodamy, że również i lotnictwo) wyobraża, co dobitnie świadczy o tym, że jest od żołnierskiego codziennego życia całkowicie oderwany. Wszystko dla niego, co wojskowe, jest tajemnicze, poufne lub łamane przez poufne. Dlatego też rysunki jako humor są łamane przez ściśle fajne". —

Mimo iż książeczka Wiesława Fuglewicza „Za mundurem żarty sznurem" jest poświęcona wojsku, a ściśle wszystkim niemal rodzajom broni, wiele rysunków dotyczy lotnictwa. Zresztą lotnictwo jest w tej książeczce uprzywilejowane, bowiem autorowi tematyka ta, jak się nam wydaje, należy do bliskiej sercu. Świadczą o tym setki rysunków opublikowanych już nie tylko w naszym tygodniku ale również i w innych czasopismach krajowych i zagranicznych.

„Obwieś" nie powtarza się, ciągle ma nowe pomysły, a kolejne rysunki zaskakują czytelnika świeżością spojrzenia na lotnictwo i jego aktualne problemy. Taki jest „Obwieś", zawsze pełen inicjatywy w podejmowaniu nowych pomysłów i nowego spojrzenia na lotnictwo zarówno cywilne jak i wojskowe.

Czekamy na nowe humory rysunkowe. **(t).**

POCZTA LOTNICZA

WOJSKOWE ODZNAKI LOTNICZE

Jakie rozróżniamy wojskowe odznaki lotnicze? — pyta Kazimierz Domagała ze Stawiszyna, pow. Kalisz.

Z odznak noszonych przez lotników wojskowych każdej specjalności i klasy, członków personelu latającego i służby naziemnej rozróżnia się odznaki: pilota (srebrny oksydowany orzeł z rozpostartymi skrzydłami, trzymający w dziobie pozłacany wieniec) i nawigatora (orzeł pozłacany, taki sam jak w odznace pilota, lecz z piorunami w szponach). Cyfry od 1 do 3 umieszczone wewnątrz wieńca oznaczają klasę pilota lub nawigatora. Mniejsza cyfra oznacza klasę wyższą. Odznaki noszone są na lewej stronie piersi.

Odznaką służby technicznej jest miniaturka lotniczego tłokowego silnika gwiazdowego, opartego na skrzydłach — srebrna dla mechaników lotniczych, złota dla personelu inżynieryjnego i technicznego.

Ponadto istnieją wojskowe odznaki skoczka spadochronowego, instruktora spadochronowego, strzelca pokładowego i lotniczej służby zdrowia.

LOKSODROMA I ORTODROMA

Co to jest ortodroma i loksodroma? Wiem, że terminy te używane są w lotnictwie, nie wiem jednak, co one oznaczają i do czego służą — pisze Jerzy Zbonik z Warszawy.

Loksodroma jest to umowna linia między dwoma punktami na powierzchni kuli ziemskiej, przecinająca wszystkie południki pod tym samym kątem. Wykreślona na mapie według odwzorowania Mercatora, wyznacza linię prostą. Znajduje m.in. zastosowanie w nawigacji lotniczej przy wyznaczaniu tras oraz prowadzeniu samolotów, głównie na krótkich dystansach.

Ortodroma jest natomiast najkrótszą linią przeprowadzoną między dwoma punktami na powierzchni kuli ziemskiej. Ortodroma jest łukiem wielkiego koła przecinającego w ogólnym przypadku poszczególne południki pod różnymi kątami.

W nawigacji stosuje się prowadzenie, m.in. samolotów i pocisków rakietowych, po ortodromie w celu maksymalnego skrócenia drogi. Lot po ortodromie odbywa się ze zmiennym kursem. Często dla skrócenia drogi trasę planuje się po ortodromie, a dla ułatwienia nawigacji poszczególne jej odcinki przebywa się po loksodromach. Różnica w odległości przy prowadzeniu obiektu ruchomego po ortodromie i loksodromie na długich dystansach i na większych szerokościach geograficznych jest znaczna. Dla przykładu odległość między Moskwą i Nowym Jorkiem po ortodromie wynosi 7 498 km, a po loksodromie 8 338 km.

ADRES

Aleksander Rutkiewicz — Warszawa. Na życzenie podajemy adres **Aeroklubu Warszawskiego — Warszawa, ul. Miedzeszyńska 4.**

NAUKA I ZAWÓD

Jerzy Basiewicz — Płock, Henryk Fil — Izdebki, pow. Brzozów, Stanisław Sudoł — Lipa Piotrowska, pow. Wrocław, Tadeusz Lipiński — Słupsk. Odpowiadamy na pytania dotyczące nauki w średnich szkołach lotniczych oraz pracy w lotnictwie cywilnym.

Absolwenci szkół podstawowych mogą zdobyć zawód mechanika lotniczego w czasie odbywania **5-letniej, ochotniczej służby wojskowej**, w czasie której zdobędą też świadectwo ukończenia zasadniczej szkoły zawodowej.

Szkołą cywilną, kształcącą mechaników i techników lotniczych są **Lotnicze Zakłady Naukowe, Wrocław Psie Pole, ul. Kielcowska 43/53.**

Absolwenci zasadniczych szkół zawodowych zawód mechanika lub technika lotniczego zdobyć mogą w **Technicznej Podoficerskiej Szkole Zawodowej Wojsk Lotniczych oraz w Szkole Chorążych Personelu Technicznego Wojsk Lotniczych.**

Do Szkoły Chorążych Personelu Latającego Wojsk Lotniczych oraz do **Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej**, kształcących pilotów wojskowych, przyjmowani są wyłącznie posiadacze świadectwa dojrzałości.

Podania o przyjęcie do wszystkich szkół wojskowych składa się poprzez **Powiatowe (Miejskie, Dzielnicowe) Sztaby Wojskowe**, które udzielają również szczegółowych informacji o służbie i możliwościach zdobycia zawodu w wojsku.

Jeśli chodzi o pracę mechanika lotniczego w lotnictwie cywilnym, to ewentualnym pracodawcą mogą być: Polskie Linie Lotnicze LOT, aerokluby regionalne, lotnictwo sanitarne i gospodarcze, Wytwórnie Sprzętu Komunikacyjnego, zakłady naprawcze itp. O przyjęciu do pracy decyduje jednak bezpośrednio ewentualny pracodawca.

BADANIA LOTNICZO-LEKARSKIE

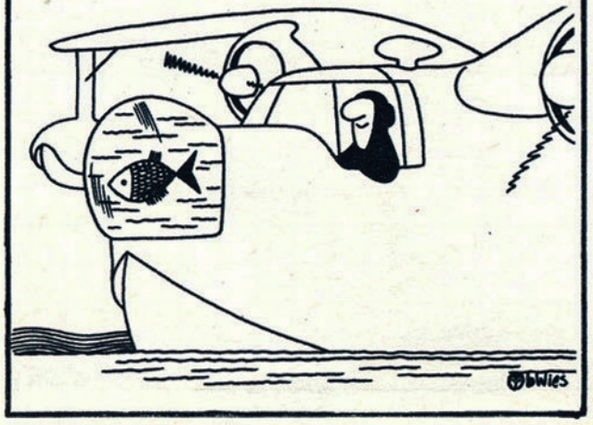
Zbigniew Woliński — Myszków. Kandydaci na skoczków spadochronowych i pilotów szybowcowych po zgłoszeniu się do aeroklubu, przed rozpoczęciem szkolenia w powietrzu, zostają skierowani na bezpłatne badania lotniczo-lekarskie w Głównym Ośrodku Badań Lotniczo-Lekarskich we Wrocławiu. Pozytywne orzeczenie komisji lotniczo-lekarskiej tego Ośrodka umożliwia dopiero rozpoczęcie szkolenia lotniczego w powietrzu.

Drobne schorzenia, jak np. niewielkie braki uzębienia, nie są w zasadzie przeszkodą w otrzymaniu pozytywnego orzeczenia lotniczo-lekarskiego.

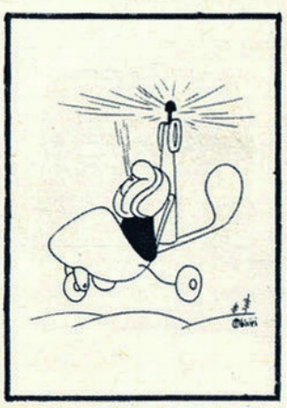
UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Jan Dobrzyniak — Łódź 12, ul. Starogardzka 9, odstąpi wiele ciekawych planów samolotów redukcyjno-latających oraz plany okrętów m.in. „D. H. Mosquito", „Hawker Tempest" i inne.

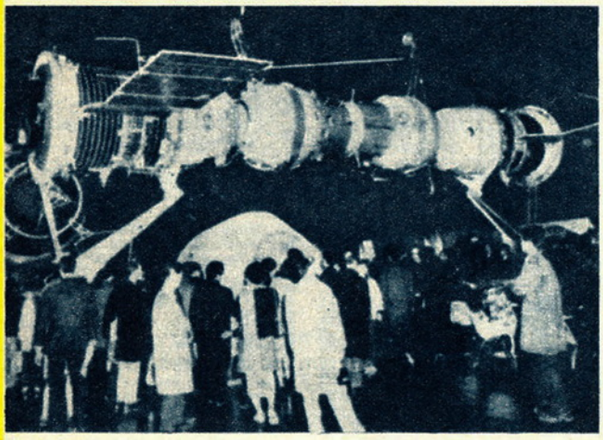
Marek Kliz — Gdańsk 18, ul. Malczewskiego 37/3, odstąpi „Poradnik lotniczy". Poszukuje natomiast silnika spalinowego samozapłonowego o pojemności od 0,5 do 1,5 cm sześc., najchętniej typu „Jena". W zamian może odstąpić roczniki „Skrzydlatej" z lat 1968 — 1969, „Plany Modelarskie" nr. 19 (z samolotami R-2 oraz „Jubilat"), wszystkie numery „Modelist Konstruktor" z 1970 r., 1 nr. „Małego Modelarza" z br (z samolotem PZL-P 11c) oraz wiele książek o tematyce lotniczej i modelarskiej.



— Mogłeś się tyle nie opychać na bankiecie!



RAKIETĄ PO ŚWIECIE



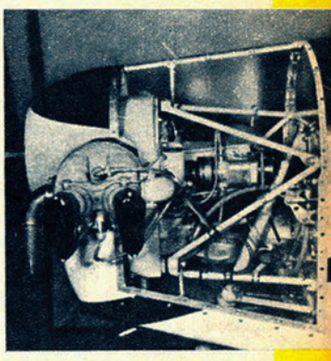
„SOJUZY" W JAPONII

Sensacją Wystawy Światowej w Osaka w Japonii był pokazany w pawilonie radzieckim zespół dwóch statków kosmicznych „Sojuz".

SAMOLOT AMATORSKI CSRS

V. Verner z CSRS zbudował 1-miejscowy samolot amatorski W-01 „Broucek" z silnikiem Praga B-II o mocy 45 KM. Konstrukcja drewniana. Płat jednodźwigarowy z pokryciem sklejkowym. Profil płata NACA 23015. Klapy do lądowania wychylane w zakresie do 45°. Podwozie stałe trójkołowe, z przednim kołem sterowanym. Samolot oblatał szef pilotów doświadczalnych instytutu lotnictwa.

Rozpiętość — 6,095 m, długość — 4,9 m, wysokość — 1,68 m, pow. nośna — 6,6 m². Ciężar całkowity — 350 kg. Prędkość max. — 170 km/h, prędkość przelotowa — 140 km/h, prędkość lądowania (z klapami) — 87 km/h, długość startu i lądowania (na wys. 25 m) — 450 m, wznoszenie — 180 m/min., pułap 3 800 m, zasięg — 400 km, czas trwania lotu — 3,5 h.



SAMOLOT HOLUJĄCY

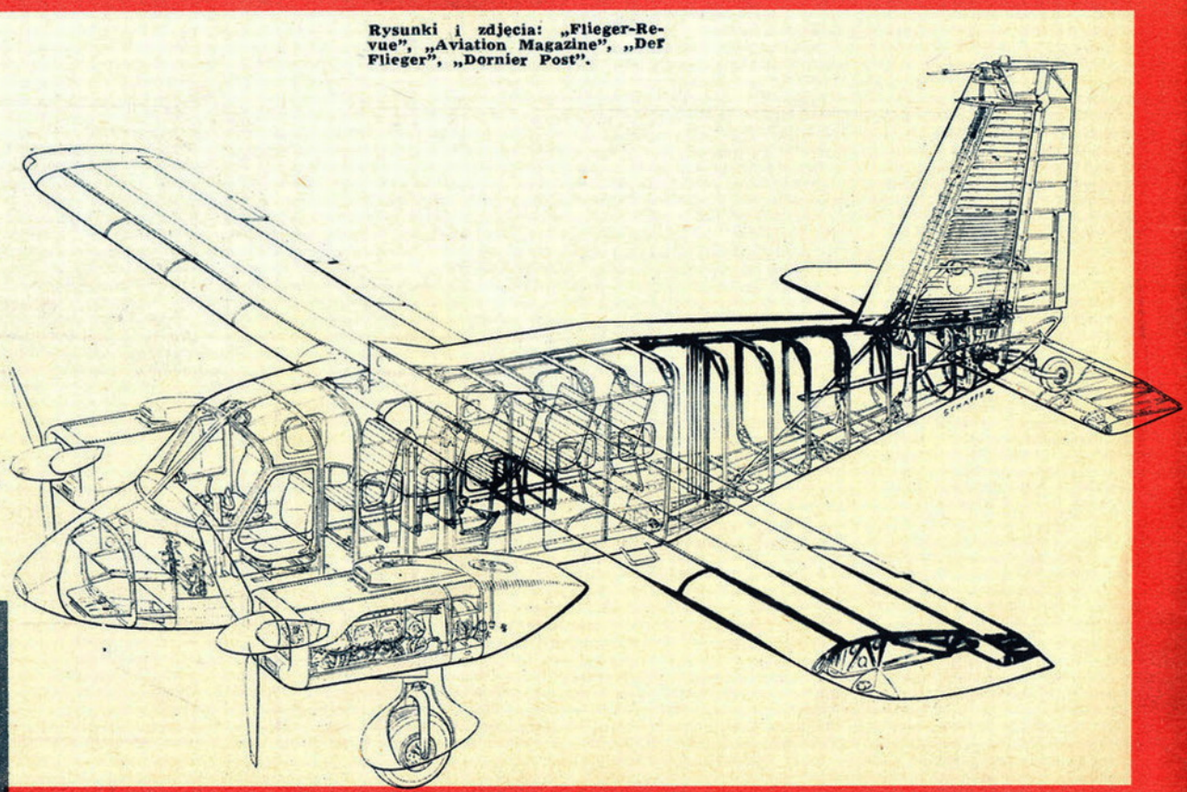
Robin DR-300-180, to nowy francuski samolot holujący szybowce. Holuje on szybowiec „Bijave" z załogą 2-osobową z prędkością 100 km/h, przy wznoszeniu 3 m/s. Silnik o mocy 108 KM. Na zdjęciu — zaczep holowniczy.

Istnieje też wersja 4-miejscowa tego samolotu, o prędkości przelotowej 200—215 km/h i zużyciu paliwa 17 l/h przy prędkości 170 km/h.

PRZECIWKO PORYWACZOM SAMOLOTÓW

Ostatnio opracowano nowy system wykrywający broń u pasażerów lotniczych. Czułe detektory metalu połączono z urządzeniem samopiszącym. Jeśli zapis wykazuje większą niż średnia ilość metalu, dany pasażer (lub grupa osób) podlega szczegółowemu badaniu. Urządzenie przechodzi obecnie próby na wielu lotniskach w USA.

SAMOLOT GOSPODARCZY

Przekrój perspektywiczny przedstawia samolot gospodarczy krótkiego startu i lądowania Dornier „Skyservant". Może on przewozić do 15 osób lub 5 chorych na noszach. Konstrukcja metalowa z wykorzystaniem laminatów szklanych. Dwa silniki tłokowe Lycoming IGSO 540, o mocy 385 KM każdy.

Rysunki i zdjęcia: „Flieger-Revue", „Aviation Magazine", „Der Flieger", „Dornier Post".